Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HE
6991
P85+
v.43
1915

ANNEX
LIBRARY
B

028118

CORNELL
UNIVERSITY
LIBRARY

FROM

The Chas.H.Hull Estate

Digitized by Google

Fle

CORNELL UNIVERSITY LIBRARY
3 1924 057 371 910

Digitized by Google

Digitized by Google

ARCHIV

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFTE

ZUM

AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.

DREIUNDVIERZIGSTER JAHRGANG.

BERLIN 1915.

GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

A 676733

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichnis.*)

A. Einteilung nach dem Stoffe der Aufsätze.

I. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

a. In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

Seite

Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts 1
Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung 65, 107, 137
Württemberg und die Taxissche Post, ein Beitrag zur Geschichte der Taxisschen Post in Deutschland 97
Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrhundert 193
Das Taxissche Postamt in Lübeck zu Anfang des 19. Jahrhunderts .. 201
Die Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten 278
Die Postverträge zwischen Lübeck und Taxis im 19. Jahrhundert und der Übergang des Taxisschen Postamts an die Lübecker Stadtpostverwaltung 334
Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrhunderts 344
Das Lübecker Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung und sein Übergang an das Reich 370

2. Italien.

Einiges über Personalverhältnisse bei der italienischen Postverwaltung 11
Post, Telegraphie und Fernsprechwesen in Italien im Jahre 1910/11 16

3. Niederlande.

Die Reichspostsparbank in Amsterdam 178
Der Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes in den Niederlanden 283

4. Österreich.

Das österreichische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1913 123

5. Schweden.

Die Postsparkasse in Schweden 47

*) Die mit einem * bezeichneten Aufsätze usw. sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführlicher Sachweiser befindet sich am Schlusse des Bandes.

Digitized by Google

Seite

6. Schweiz.

Der Entwurf eines schweizerischen Postsparkassengesetzes 236
Das schweizerische Postwesen im Jahre 1914 271
Das Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1914 275

7. Außereuropäische Länder.

*Die amerikanischen Expreßgesellschaften unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Postverwaltung 94
Der Geschäftsbericht der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika für das Rechnungsjahr 1913/14 129
*Eine Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus 246

b. Postwesen usw. im allgemeinen.

Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte 28
Preußischer Mietstempel bei Mietverträgen der Postverwaltung 49
Reichsgerichtsentscheidung über die Einheitlichkeit des Beförderungswillens 155
Die Anfänge der Telegraphie, der Post und der Zeitung im Altertum 225
Die Organisation der Post im Weltkriege 321

II. Telegraphen- und Fernsprechwesen. Drahtlose Telegraphie. Elektrotechnik.

a. In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

Beitrag zur Frage der Ersatzpflicht des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers 149
Ein Urteil des Reichsgerichts über die Strafbarkeit von Telegraphenbeamten, die den nichtamtlich zu ihrer Kenntnis gekommenen Inhalt von Telegrammen rechtswidrig weiterverbreiten 317

2. Schweden.

Aus dem Geschäftsberichte der schwedischen Fernsprech- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1913 353

3. Schweiz.

Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1914 313

4. Außereuropäische Länder.

Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika von 1907 bis 1912 33
Die Fernsprechverbindung New York–San Francisco 126
*Der Umfang des Fernsprechwesens in Argentinien 224
Der Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company für 1914 289

b. Telegraphen- usw. Wesen im allgemeinen.

Die Anfänge der Telegraphie, der Post und der Zeitung im Altertum 225
Die Meßgeräte der drahtlosen Telegraphie 257, 298

Digitized by Google

Seite

III. Eisenbahnwesen, Schiffahrt einschließlich der Luftschiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

*Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal während des Rechnungsjahrs 1913 ... 157
*Beginn des elektrischen Eisenbahnbetriebs in Lappland ... 158
Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913 ... 168
Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Rechnungsjahre 1913 ... 174
Der Rhein-Weser-Kanal ... 220
Der Ausbau der norwegischen Eisenbahnen ... 243
*Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ... 285
Die Eisenbahnen der Erde am Ende des Jahres 1913 ... 309
Der Ausbau des schwedischen Eisenbahnnetzes ... 349
*Eine Änderung der Zugbeleuchtung ... 352

IV. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften.

Grund- und Gebäudesteuern für Teile reichseigener Grundstücke im Bereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes. — Nachforderungen an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus ... 24
Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte ... 28
Preußischer Mietstempel bei Mietverträgen der Postverwaltung ... 49
Beitrag zur Frage der Ersatzpflicht des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers ... 149
Reichsgerichtsentscheidung über die Einheitlichkeit des Beförderungswillens ... 155
*Die Sparkassen im Deutschen Reiche und in Preußen ... 159
Die Wirksamkeit der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung ... 161
Die Reichsbank im Jahre 1914 ... 209
Die deutschen Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1914 ... 214
Reichsgerichtsentscheidung über die Erfordernisse des Wechselprotestes hinsichtlich der Angabe der Proteststelle und über die Wirkung der Wohnungsangabe in der Adresse des Bezogenen und im Akzept für die Protesterhebung ... 216
Die Bewertung der Dienstwohnungen bei der Veranlagung zur Staatseinkommensteuer ... 281
Ein Urteil des Reichsgerichts über die Strafbarkeit von Telegraphenbeamten, die den nichtamtlich zu ihrer Kenntnis gekommenen Inhalt von Telegrammen rechtswidrig weiterverbreiten ... 317

V. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

Die geschichtliche Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Mannheim und ihrer Hafenanlagen ... 77
Die Dampfmaschinen in Preußen am 1. April 1913 nach ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Benutzung zur Elektrizitätserzeugung ... 91
*Licht und Elektrizität ... 93

Digitized by Google

Seite

*Eine einheitliche Weltkarte 223
*Die Ausdehnung des Weltmeers 245
*Vogesen oder Wasgenwald? 286
*Die Wasserkraft in Preußen und in den benachbarten Staatsgebieten 351
*Über Blitzschäden 381

VI. Nachrufe.

Wagner, Wirklicher Geheimer Ober-Postrat 51

VII. Bücherschau.

Belehrungen, Staatsbürgerliche, in der Kriegszeit 288
Diels, Hermann. Antike Technik 320
Fischer, Dr. jur. P. D. Der internationale Nachrichtenverkehr und der Krieg 128
Graetz, Dr. L., o. ö. Professor an der Universität in München. Die Elektrizität und ihre Anwendungen. 17. Aufl. 287
Hennig, Dr. Richard, s. Weltverkehr und Weltwirtschaft 30, 96
Jahrbuch, Statistisches, deutscher Städte. Herausgegeben von Prof. Dr. M. Neefe, Direktor des Statistischen Amts der Stadt Breslau. Zwanzigster Jahrgang 32
Krebs, Kurt. Das Kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jacob Kees I und II 95
Langhans, Prof. Paul, s. Vogels Karte des Deutschen Reichs ... 160, 288
Literaturnachweis, s. Nachweis 52, 181, 247, 382
Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts 52, 181, 247, 382
Neefe, Prof. Dr. M., s. Jahrbuch, Statistisches, deutscher Städte 32
Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer im Maßstabe von 1 : 500 000. Neu bearbeitet und erweitert unter Leitung von Prof. Paul Langhans 160, 288
Weltverkehr und Weltwirtschaft. Herausgegeben unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner von Dr. Richard Hennig 30, 96

B. Einteilung nach der Buchstabenfolge.

Abrechnungsstellen, Die deutschen, der Reichsbank im Jahre 1914 ... 214
Änderung, Eine, der Zugbeleuchtung 352
Anfänge, Die, der Telegraphie, der Post und der Zeitung im Altertum 225
Ausbau, Der, der norwegischen Eisenbahnen 243
—, Der, des schwedischen Eisenbahnnetzes 349
*Ausdehnung, Die, des Weltmeers 245

*Beginn des elektrischen Eisenbahnbetriebs in Lappland 158
Beitrag zur Frage der Ersatzpflicht des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers 149
Bewertung, Die, der Dienstwohnungen bei der Veranlagung zur Staatseinkommensteuer 281
*Blitzschäden, Über 381

Digitized by Google

Seite

Dampfmaschinen, Die, in Preußen am 1. April 1913 nach ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Benutzung zur Elektrizitätserzeugung 91

Eisenbahnen, Die, der Erde am Ende des Jahres 1913 309
Entwurf, Der, eines schweizerischen Postsparkassengesetzes 236
Entwicklung, Die geschichtliche, und wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Mannheim und ihrer Hafenanlagen 77
Ergebnis, Das, des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1914.. 275
Expreßgesellschaften, Die amerikanischen, unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Post 94

Fernsprechverbindung, Die, New York–San Francisco 126

Geschäftsbericht, Aus dem, der schwedischen Fernsprech- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1913 353
—, Der, der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika für das Rechnungsjahr 1913/14 129
*Gesellschaft, Die Deutsche, zur Rettung Schiffbrüchiger 285
Gesetzentwurf, Der, über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes in den Niederlanden 283
Grund- und Gebäudesteuern für Teile reichseigener Grundstücke im Bereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes 24

Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte 28

Jahresbericht, Der, der American Telephone and Telegraph Company für 1914 289

Kleinbahnen, Die nebenbahnähnlichen, im Deutschen Reiche im Rechnungsjahre 1913 174

*Licht und Elektrizität 93
Lübeck. Das Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung und sein Übergang an das Reich 370
— Das Taxissche Postamt zu Anfang des 19. Jahrhunderts 201
— Das Verhältnis der Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrhunderts 344
— Postverhältnisse im 18. Jahrhundert 193
— Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts 1

Mietstempel, Preußischer, bei Mietverträgen der Postverwaltung 49
Meßgeräte, Die, der drahtlosen Telegraphie 257, 298

Nachforderungen an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus 24

Organisation, Die, der Post im Weltkriege 321

Personalverhältnisse, Einiges über — bei der italienischen Postverwaltung 11
Post, Telegraphie und Fernsprechwesen in Italien im Jahre 1910/11.. 16
Postauftragsdienst, Der deutsche, seine Entwicklung und Bedeutung 65, 107, 137
Post- und Telegraphenwesen, Das österreichische, im Jahre 1913.. . 123
Postsparkasse, Die, in Schweden 47
Postverträge, Die, zwischen Lübeck und Taxis im 19. Jahrhundert und der Übergang des Taxisschen Postamts an die Lübecker Stadtpostverwaltung 334
Postwesen, Das schweizerische, im Jahre 1914 271

Digitized by Google

Seite

Reichsbank, Die, im Jahre 1914 209
Reichsgerichtsentscheidung über die Einheitlichkeit des Beförderungswillens 155
— Über die Erfordernisse des Wechselprotestes hinsichtlich der Angabe der Proteststelle und über die Wirkung der Wohnungsangabe in der Adresse des Bezogenen und im Akzept für die Protesterhebung 216
Reichspostsparbank, Die, in Amsterdam 178
Rhein-Weser-Kanal, Der 220

*Sparkassen, Die, im Deutschen Reiche und in Preußen 159
Staatseisenbahnen, Die vereinigten preußischen und hessischen, im Rechnungsjahre 1913 168

Telegraphen- und Fernsprechwesen, Das, in den Vereinigten Staaten von Amerika von 1907 bis 1912 33
— — —, Das schweizerische, im Jahre 1914 313
»Töchterhort«. Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten 278

*Umfang, Der, des Fernsprechwesens in Argentinien 224
Urteil, Ein, des Reichsgerichts über die Strafbarkeit von Telegraphenbeamten, die den nichtamtlich zu ihrer Kenntnis gekommenen Inhalt von Telegrammen rechtswidrig weiterverbreiten 317

*Verkehr, Der, im Kaiser-Wilhelm-Kanal während des Rechnungsjahrs 1913 157
Vogesen oder Wasgenwald? 286
*Vorrichtung, Eine, zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus 246

*Wasserkraft, Die, in Preußen und in den benachbarten Staatsgebieten 351
*Weltkarte, Eine einheitliche 223
Wirksamkeit, Die, der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung 161
Württemberg und die Taxissche Post, ein Beitrag zur Geschichte der Taxisschen Post in Deutschland 97

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 1. BERLIN, JANUAR. **1915.**

INHALT: Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts, S. 1. — Einiges über Personalverhältnisse bei der italienischen Postverwaltung, S. 11. — Post, Telegraphie und Fernsprechwesen in Italien im Jahre 1910/11, S. 16. — Grund- und Gebäudesteuern für Teile reichseigener Grundstücke im Bereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes. Nachforderungen an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus, S. 24. — Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte, S. 28.

Literatur: Hennig, Dr. Richard, Weltverkehr und Weltwirtschaft, S. 30. — Neefe, Prof. Dr. M., Statistisches Jahrbuch deutscher Städte, S. 32.

Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts [1]).

Von Ober-Postinspektor Teubner in Königsberg (Pr.).

1. Einschränkung der Geschäftstätigkeit des Taxisschen Postamts.

Das 1660 eingerichtete Taxissche (kaiserliche) Postamt in Lübeck machte im 1. und 2. Jahrzehnte seines Bestehens schlechte Geschäfte, weil die Lübecker ihre uralten Boten-, Wagen- und Postrechte tapfer verteidigten, und weil sie durch Erweiterung und Vermehrung ihrer Postkurse sowie des Betriebsumfanges des mit dem Taxisschen Postamt in hartem Wettbewerbe stehenden freistädtischen Postamts (Stadtpostamts) die kaiserliche Post schließlich fast ganz verdrängten. Mehrfach klagte der Taxissche Postmeister Vrints in Hamburg, der damals die Aufsicht über das kaiserliche Postamt in Lübeck führte, daß er bei den Postfahrten zwischen Hamburg und Lübeck jährlich 100 Dukaten zusetze. Infolgedessen erwog die Taxissche Verwaltung wiederholt die Aufhebung ihres Postamts in Lübeck; doch wurde immer wieder davon abgesehen, weil zu befürchten war, daß ein solches Zurückweichen den übrigen, die Berechtigung des Taxisschen Postregals bestreitenden Reichsständen den Rücken gestärkt haben würde. Auch trug zu dem Rückgange des Betriebsumfanges des Taxisschen Postamts in Lübeck der Umstand bei, daß der Taxissche Postverwalter Jahn in Lübeck es nicht recht verstand, die Interessen seiner Verwaltung mit dem gehörigen Nachdrucke zu vertreten,

[1]) Quelle: Akten des Fürstlich Thurn- und Taxisschen Archivs in Regensburg.

Digitized by Google

und daß er auch nicht immer den Dienstbetrieb einwandfrei leitete; denn auswärtige Briefschreiber und auch Lübecker Kaufleute klagten wiederholt über mangelhafte Bedienung sowie über unrichtige und langsame Bestellung der Briefe. Die Taxissche Verwaltung setzte daher Jahn ab und nahm Konrad Julius Engelking 1680 zum Postmeister an. Das war, wie sich in der Folgezeit herausstellte, eine sehr glückliche Wahl, denn Engelking entwickelte sich zu einem äußerst rührigen, tüchtigen und erfahrungsreichen Postamtsvorsteher. Ihm verdankt Taxis, daß das kaiserliche Postamt in Lübeck während der nächsten Jahrzehnte einen vortrefflichen Aufschwung nahm. Engelking machte sich auch schon bald von dem Hamburger Postmeister, unter dessen Oberaufsicht das kaiserliche Postamt in Lübeck bis dahin gestanden hatte, fast unabhängig. Er richtete seine Anträge nicht wie sein Vorgänger Jahn stets, sondern nur noch in Ausnahmefällen an den Hamburger Postmeister, wandte sich vielmehr gleich an den Reichs-Erb-General-Postmeister und häufig sogar unmittelbar an den Kaiser.

Am 13. Februar 1680 hatte der Kaiser auf Betreiben der Taxisschen Postverwaltung den deren Postgerechtsame bestreitenden Reichständen, wie schon oft, unter schwerer Strafandrohung befohlen, die früheren Postverordnungen auszuführen und den kaiserlichen Postdienst nicht weiter zu schädigen. Allerdings hieß es in diesem Erlasse wieder, daß die Städte und Privatleute, die in eigenen Angelegenheiten nicht die Reichspost, sondern andere Boten- oder Versendungsgelegenheiten benutzen wollten, dies tun könnten. Doch müßten diese Boten vom Abgangsorte nach dem Bestimmungsort ohne Boten- oder Pferdewechsel verkehren; auch dürfe immer nur ein Bote laufen oder fahren, der weder ein Posthorn tragen, noch von dritten Personen Briefe zur Beförderung annehmen solle. Diese Verfügung machte sich der Postmeister Engelking zunutze, indem er sie mit einem Begleitschreiben und mit der Bitte, ihr den Lübeckern gegenüber Geltung zu verschaffen, an den Kreisobersten des Niedersächsischen Kreises, den Herzog von Sachsen-Lauenburg, einsandte.

2. Niederwerfung der nach Lüneburg fahrenden Lübecker Stadtboten durch den Herzog von Lauenburg.

Damals regierte in dem zum Niedersächsischen Kreise gehörenden Herzogtume Sachsen-Lauenburg Julius Franz, Herzog von Sachsen, Engern und Westfalen, »der Römisch-Kaiserlichen Majestät über dero Sämptliche Cavallerie bestellter General und des Heiligen Römischen Reichs General-Lieutenant«. Dieser ließ durch seinen Regierungs-Präsidenten dem Rate der Stadt Lübeck mitteilen, daß er sich genötigt sähe, das kaiserliche Patent auszuführen. Er würde daher, wenn die Stadt ihren dem Reichspostwesen schädlichen Postbetrieb nicht einstelle, den durch das Herzogtum Lauenburg reisenden Lübecker Stadtboten — dem kaiserlichen Befehle gemäß — gefangen setzen, Pferd und Wagen beschlagnahmen und die Briefe und Postsachen, die ins Reich und in die dem Reiche benachbarten Länder gehörten, dem kaiserlichen Postmeister Engelking in Lübeck ausliefern lassen. Gleichzeitig wies die Lauenburgische Regierung die Zollbeamten des Herzogtums in diesem Sinne an.

Den Lübeckern kam das Schreiben wie ein Blitz aus heiterem Himmel; denn daß einer ihrer niedersächsischen Mitstände gegen sie vorgehen würde, daran hatten sie nie gedacht, um so weniger, als auf dem vorerwähnten Kreistag in Lüneburg beschlossen worden war, daß die Stände des Niedersächsischen Kreises sich gegenseitig gegenüber den Taxisschen Ansprüchen Hilfe leisten sollten. Sie hielten das Schreiben der Lauenburgischen Regierung

Digitized by Google

daher für eine leere Drohung, mußten aber schon nach wenigen Tagen erfahren, daß es dem Herzoge Julius Franz bitterer Ernst war; denn verschiedene ihrer Boten wurden im Herzogtume Lauenburg aufgegriffen, ihre Pferde beschlagnahmt und die Briefe dem Engelking ausgeliefert. Voller Freude schrieb dieser am 2. Mai 1681 an den Reichs-Erb-General-Postmeister, daß nun schon drei Lübecker Stadtboten in Arrest säßen.

Bei dieser Lage der Dinge wandte sich der Lübecker Rat an den Herzog Georg Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg mit der Bitte, er möge sich der Stadt gegenüber dem Lauenburger Herzoge nachdrücklich annehmen. Georg Wilhelm tat das auch, und zwar in einer so kraftvollen und geschickten Weise, daß der Herzog Julius Franz schleunigst einlenkte. Er erklärte sich nunmehr bereit, den Lübecker Boten den ungehinderten Durchzug wieder zu gestatten, wenn sie auf die Führung des Posthorns verzichteten, sich mit der Beförderung der nach Lüneburg und nach den Kursstationen bis Lüneburg gerichteten Briefe begnügten und weder große Pakete noch ganze Wagen voll Reisende beförderten. Die gefangenen drei Stadtboten gab er frei. Die Pferde und das Sattelzeug konnten den Boten jedoch nicht zurückgegeben werden, weil die Pferde durch den Zollbeamten in Artlenburg — angeblich ohne Wissen des Herzogs — dem Postmeister Engelking ausgeliefert worden waren.

Auf den derben Brief des Herzogs Georg Wilhelm folgte übrigens ein huldvoller Brief des Kaisers Leopold, worin dieser den Herzog Julius Franz wegen seines Eifers belobte und ihn ersuchte, darin auch künftig fortzufahren.

Im August 1681 meldete der Postmeister Engelking nach Hamburg, daß der städtische Botenmeister im Schütting zu Lübeck sich des Lüneburger Boten nicht mehr annehmen wolle, und daß dieser nun wünsche, unter dem Schutze des kaiserlichen Postmeisters zu reisen; der Bote wolle ihm, dem Engelking, auch die Anerkennungsgebühr entrichten, die er bis dahin im Schütting entrichtet habe. Engelking sagt in dem Schreiben weiter, wenn er den Boten so weit bringen könne, daß er von ihm abhängig sei, auch die Briefe von ihm annehmen müsse und selber keine empfangen dürfe, wolle er für den Anfang schon zufrieden sein und dann mit der Zeit seinen Plan durchführen.

Engelking verkaufte die dem Boten abgenommenen Pferde nebst Sätteln und Geschirr. Der Lübecker Rat aber verfügte, daß dem Postmeister Engelking diese Pferde mit Gewalt abzunehmen seien; wenn sie — was ja tatsächlich der Fall war — bereits verkauft seien, solle der Gerichtsbote sich durch die Beschlagnahme und den Verkauf anderer dem Engelking gehörender Sachen zugunsten des geschädigten Lübecker Boten bezahlt machen. Der Rat ließ es also, obwohl es sich bei Engelking um einen unter kaiserlichem Schutze stehenden und der kaiserlichen Gerichtsbarkeit unterworfenen Beamten handelte, an Entschlossenheit nicht fehlen. Der Gerichtsdiener führte diesen Befehl auch aus, und zwar, da Engelking gerade verreist war, in Gegenwart von dessen Ehefrau.

3. Taxisscher Vergleichsvorschlag im Jahre 1687.

Der kaiserliche Kommissar Freiherr von Gödens erhielt 1687 den Auftrag, die Taxisschen Ansprüche auf die alleinige Postbefugnis gegenüber den freistädtischen Ansprüchen zu vertreten und den Rat zur Nachgiebigkeit zu veranlassen; doch hatte von Gödens damit kein Glück. Der Rat erklärte ihm nämlich rund heraus, daß in einer Zeit, wo der Handel so ganz und gar darniederliege wie damals, und wo Kaufmannschaft, Handwerker und Bürgersleute sich nur schwer durchs Leben bringen könnten, auf die aus dem Boten-

Digitized by Google

und Postwesen entspringenden Einnahmen keinesfalls verzichtet werden könne. Es »hiengen viell Familien daran fest, die ihre Subsistenz davon hatten«. Auch bezöge die Stadt aus den ihr zustehenden Belehnungen der städtischen Boten und Postbeamten ansehnliche Einkünfte. Der Rat wolle und könne auch die Verabredungen, die er in den Verkehrsangelegenheiten mit den Nachbarstaaten, besonders mit Hamburg, getroffen habe, nicht ohne deren Einverständnis aufheben. Wenn der Kaiser die Stadt zwingen wolle, zugunsten des Fürsten Taxis auf ihre uralten Boten- und Postrechte zu verzichten, dann würde sie diese Rechte lieber gegen gute Entschädigung an ihre Nachbarn Schweden, Dänemark, Brandenburg oder Braunschweig abtreten, die ohnedies begierig seien, in Lübeck eigene Postämter zu errichten. Einen solchen Schritt getraue er, der Rat, sich nach Lage der Umstände recht wohl vor dem Reichstag in Regensburg zu verantworten.

Alle Widerreden und Gegengründe des kaiserlichen Kommissars fruchteten nichts; der Lübecker Rat verharrte fest auf seinem Standpunkte. Der Freiherr von Gödens war zu wesentlichen Zugeständnissen an Lübeck nicht bevollmächtigt, so daß er unverrichteter Dinge abziehen mußte. Da auch nach seiner Abreise sich der Rat zu keiner Änderung seines Verhaltens bequemte, kam der Postmeister Engelking in Lübeck schließlich doch zu der Überzeugung, daß Taxis, da die Stadt niemals ihr gesamtes Post- und Botenwesen abtreten würde, einiges Entgegenkommen zeigen müsse. In diesem Sinne berichtete er alsbald an den Freiherrn von Gödens sowie an den Reichs-Erb-General-Postmeister und legte einen Entwurf zu einem Vergleiche zwischen dem kaiserlichen Postamt und dem Stadtpostamt in Lübeck bei. Darin ist auch eine Übersicht über die damals (1687) vom Lübecker Stadtpostamte (Botenamt) ausgehenden Postverbindungen und deren Erträgnisse enthalten.

1. Hiernach ritt oder fuhr ein Lübecker Stadtbote einmal wöchentlich ohne Posthorn und ohne Pferdewechsel — und zwar Sonnabends zu bestimmter Stunde — nach Lüneburg. Dann kehrte er wieder nach Lübeck zurück, wo er am folgenden Freitag eintraf; er war also 6 Tage unterwegs. Da er in der Zeit seiner Abwesenheit allerlei Zehrgeld brauchte, und da er für jeden Brief, deren nicht allzuviele vorlagen, $1\frac{1}{2}$ Stüber bekam, war der Überschuß nur gering.

2. Das Boizenburger Botenwerk konnte sich auch nur kümmerlich erhalten. Das 7 Meilen von Lübeck entfernte Boizenburg war damals ein kleines mecklenburgisches Städtchen, das von der kurbrandenburgischen Post auf der Fahrt von Berlin nach Hamburg berührt wurde. Diese Post brachte die Briefe aus Berlin, Preußen, Danzig, Kurland und Livland nach Hamburg. Der Lübecker Bote holte die mit den Posten für Lübeck ankommenden Briefe in Boizenburg ab und brachte die Antworten dahin wieder zurück. Jeder Brief kostete, da der Handel nach diesen Gegenden darnieder lag und es infolgedessen wenig Briefe in dieser Richtung gab, 3 lübische Schilling, für die kleine Strecke ein verhältnismäßig hohes Briefporto, das sich aber durch den geringen Verkehr rechtfertigte. Man hatte die Botenpost auch deshalb eingerichtet, damit die kurbrandenburgische Post nicht über Lübeck nach Hamburg ginge.

3. Die Postfahrt zwischen Neumünster und Lübeck wurde von Dänemark besorgt, dessen Gebiet bis an die Lübecker Landwehr heranreichte; die dänische Post ritt nach Lübeck hinein, das Felleisen wurde dem städtischen Botenmeister übergeben. Die Post warf zur Zeit nicht viel ab, weil Dänemark nur eine bescheidene jährliche Pauschsumme zahlte, doch hätte sich ein größerer Gewinn erzielen lassen, wenn an Stelle der von Dänemark mehr oder weniger abhängigen Stadt Lübeck die Reichspost die über

Digitized by Google

Neumünster abgehenden und ankommenden dänischen Briefe befördert hätte.

4. Die Post von Wismar, das 7 Meilen von Lübeck entfernt liegt, brachte die Briefe aus Pommern und den benachbarten Provinzen. Der Postverkehr war immerhin beträchtlich, infolgedessen kostete ein Brief nur 1 Schilling. Es blieb zwar nur wenig Überschuß, doch hätte er durch geeignete Maßnahmen erhöht werden können.

5. Die Post nach Hamburg war die größte und ertragsreichste aller von Lübeck ausgehenden Posten. Obwohl die beiden Städte nur 8 Meilen voneinander entfernt sind, gab es doch wegen der von dem blühenden Hamburg ausgehenden zahlreichen Handelsbeziehungen so viele Briefe und Reisende zwischen den beiden Städten und darüber hinaus, daß sie jeden Abend einander ihre Boten zufertigten und alle Morgen ihre Fuhrwerke mit Personen, Gütern und Briefposten befrachteten.

Engelking schlug dem General-Postmeister vor, daß man die Posten nach Lüneburg und Boizenburg den Lübeckern überlassen, dagegen die Neumünstersche und Wismarsche Post für die Taxissche Verwaltung in Anspruch nehmen solle, um zu verhüten, daß Dänemark mit Hilfe der Neumünsterschen Post und Schweden mit Hilfe der Wismarschen Post — Wismar gehörte damals zum Königreiche Schweden — eigene Postämter in Lübeck gründeten und mit dem kaiserlichen Postamte daselbst in Wettbewerb träten. Wegen der Post nach Hamburg möge Stillschweigen beobachtet und zunächst alles beim alten gelassen werden. Doch möge darauf hingewirkt werden, daß dem kaiserlichen Postamte vom Lübecker Magistrat die Akzisefreiheit bewilligt werde.

Ob diese Vorschläge den Beifall des General-Postmeisters fanden, geht aus den Akten nicht hervor.

4. Verhandlungen mit Kurbrandenburg wegen freien Durchganges der Taxisschen Posten.

Der Reichs-Erb-General-Postmeister, Graf von Thurn und Taxis, der den landesfürstlichen Posteinrichtungen naturgemäß kein besonderes Wohlwollen entgegenbringen konnte, hatte die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg mehrfach zur Abschaffung ihrer eigenen und zur Duldung aller kaiserlichen Posten aufgefordert; die Landesherren hatten jedoch diesen Aufforderungen kein Gehör geschenkt. Die 1682 erfolgte Ernennung des Grafen von Platen zum Fürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Erb-General-Postmeister erregte natürlich erst recht seinen Unwillen und veranlaßte ihn zu unfreundlichen Schritten gegen die Postrechte des braunschweig-lüneburgischen Fürstenhauses. Deshalb ließ der Herzog Georg Wilhelm allen kaiserlichen Postverwaltern in seinen Landen ankündigen, daß den kaiserlichen Posten der Durchzug durch seine Lande fortan nicht mehr gestattet werden würde. Die Reichspost kam dadurch in eine üble Lage, und so sah sich auch der Postmeister Engelking in Lübeck veranlaßt, im Auftrage des Reichs-Erb-General-Postmeisters wegen des anderweitigen Durchzugs der kaiserlichen Posten, die von Hamburg und Lübeck aus nach Süden gingen, Verhandlungen mit Kurbrandenburg anzuknüpfen. Engelking schrieb daher am 6. November 1691 an den kurbrandenburgischen Geheimen Kammerrat v. Stille und bat ihn, sich bei seiner Verwaltung dafür zu verwenden, daß den kaiserlichen Posten ein ungehinderter und kostenloser Durchgang durch die offenen Orte der Mark Brandenburg und das Stift Halberstadt nach Erfurt gewährt werde, wobei er gleichzeitig versicherte, daß den brandenburgischen Posten daraus nicht der geringste Nachteil erwachsen solle. v. Stille antwortete mit nicht mißzuverstehender Absicht, daß sich im Stifte Halberstadt und vor allem in der Altmark viele meilenlange Sümpfe befänden, und

Digitized by Google

daß die Straßen in schlechtem Zustande wären; es würden also große Umwege nötig sein, wodurch bedeutende Verspätungen für die Briefe entständen. Doch wisse er ein Mittel — das er jedoch nicht nannte —, wie der Weg von Erfurt bis Boizenburg ungefähr in 60 Stunden zurückgelegt werden könne. Wegen der Bedingungen und besonders wegen des Durchgangsportos würde man auf brandenburgischer Seite nicht unbillig verfahren und wegen der aus dem Reiche und ins Reich gehenden Briefe und Pakete den Reichs-Postämtern in Erfurt und Lübeck den größten Vorteil gönnen.

Aus diesem Schreiben geht trotz aller dienstwilligen Versicherungen, die es enthält, und ungeachtet der höflichen Form, in der es abgefaßt ist, klar hervor, daß Kurbrandenburg keineswegs geneigt war, den kaiserlichen Posten freien Durchgang zu gestatten, sondern daß es die mit diesen Posten beförderten Briefe und Pakete nur gegen Erlegung eines Durchgangsportos durch die brandenburgischen Lande lassen wollte. Vermutlich sollten also die Briefe entweder lose oder in geschlossenen Paketen an der Grenze den brandenburgischen Posten ausgeliefert werden.

Obwohl über den Ausgang der Angelegenheit in den Akten nichts enthalten ist, besteht kein Zweifel, daß Taxis den brandenburgischen Vorschlag so lange hat annehmen müssen, als die Reichspost mit der braunschweigischen Landespost im Kampfe lag.

5. Vorrechte der Taxisschen Postbeamten in Lübeck.

Kaum hatte Engelking sein Amt als kaiserlicher Postmeister in Lübeck übernommen, als er (am 19. Oktober 1680) an den Lübecker Rat mit der Bitte herantrat, es möchten ihm — wie allen anderen kaiserlichen Postbeamten, z. B. den in den freien Reichstädten Nürnberg, Cöln, Frankfurt, Hamburg, Bremen usw. — alle mit dem kaiserlichen Postregal zusammenhängenden Vorrechte zuerkannt werden. Den ersten Anlaß zu der Bitte gab ihm — ein kleiner Ochse, den er am Tage vorher für 17 Reichstaler gekauft hatte, und den er akzisefrei einzuführen wünschte. Engelking mußte seine Bitte jedoch erst mehrere Male wiederholen, ehe sich der Rat zu einer Antwort veranlaßt sah; die Antwort fiel nicht nach dem Wunsche Engelkings aus. Der Rat teilte ihm nämlich mit, daß kein Fremder von Akzisen und Zöllen befreit sei, und daß ihm diese Befreiung nur dann zugebilligt werden könne, wenn dem Rate der Stadt Lübeck dafür die Portofreiheit zugestanden würde. Engelking erwiderte dem Rate daraufhin, daß nicht einmal Kurfürsten und Fürsten, viel weniger Reichstädte, die Portofreiheit für ihre Postsendungen auf den kaiserlichen Posten genössen, und daß er als ein dem General-Postmeister von Taxis untergebener Beamter ohne Genehmigung seines Vorgesetzten und des Kaisers niemals dem Rate ein Zugeständnis von derart weittragender Bedeutung machen dürfe. An dieser Ansicht hielt Engelking auch in der Folgezeit fest; anderseits ging auch der Lübecker Rat von seinem Rechtstandpunkte nicht ab.

Jahre verflossen darüber mit gegenseitigen unfruchtbaren Auseinandersetzungen. Mehrfach wandte sich Engelking an den General-Postmeister, um mit seiner Unterstützung den Rat zur Nachgiebigkeit zu bewegen; doch auch das war vergeblich. Schließlich nahm Engelking seine Zuflucht zum Kaiser und bat ihn, dem Rate bei einer Strafe von 10 Mark lötigen Goldes zu befehlen, daß dieser ihm die nach den kaiserlichen Patenten den Reichs-Postbeamten zustehenden Freiheiten und Vorrechte nun endlich bewillige. Auch beklagte sich Engelking bei dem kaiserlichen Residenten zu Lübeck, Henrich Adrian Müller, daß der Lübecker Rat ihn, den Postmeister, zur Bezahlung

Digitized by Google

der Türkensteuer aufgefordert habe und ihn auch zum Bürgerlichen Kopfgelde heranziehen wolle.

Zur Untersuchung dieser Angelegenheit ernannte der Kaiser eine Kommission, zu der er den Freien und Edlen Herrn, Haro Burgkard Fritag von Gödens und den Lübecker Residenten, Kaiserlichen Rat Henrich Adrian Müller, Herrn auf Mory und Blumendorf, bestellte; doch vermochten diese nicht, die beiden Parteien zu einem Vergleiche zu bewegen. Allerdings war der Lübecker Rat zur Bewilligung der Akzisefreiheit an Engelking bereit, aber nur unter der Voraussetzung, daß ihm, dem Rate, die halbe Briefportofreiheit oder mindestens eine bedeutende Ermäßigung des Briefportos zugestanden würde; dazu konnte sich aber die kaiserliche Kommission im Hinblick auf die dann zweifellos folgenden Berufungen und Ansprüche anderer Reichstände nicht bereit finden lassen. Die Kommission mußte daher, ohne irgend einen Erfolg erzielt zu haben, wieder abreisen.

Der Kaiser sandte darauf eine geharnischte Verfügung an seine »Ehrsamen, Lieben und Getreuen Bürgermeister und Rat der Freien Reichsstadt Lübeck«, worin er seinem höchsten Mißfallen darüber Worte lieh, daß sie, anstatt seine früheren Befehle schleunigst und untertänigst zu vollziehen und den Engelking die ihm zukommenden Vorrechte und Freiheiten genießen zu lassen, den kaiserlichen Kommissaren »eine weitläufige deduction über vermeintlich habende Rechte, observanzen und Gewohnheiten mit einer angehefteten unbegründeten Entschuldigung« gegeben hätten, und daß sie in ihrer »unstatthaften und nichtigen opposition verharrend geblieben« seien. Die Verfügung schloß mit den Worten:

> »Alß ist Unser nochmahlig gnädigster befehl hiemit, daß ihr Ewers orths Unserm vorhin an Euch hierin ergangenen Kay. gemeßenen befelchen in allem gehorsambst gelebet, nicht weniger obgedachtem von Unsern Kays. Commißarien Euch gethanen Zusprechen nach gleichfalls gehorsambst und also bezeiget und demselben schuldigst parirt, damit Wir auf widrigen weitern ungehorsambs fall mit denen vorhin beschehenen betrohungen, vorhabenden Würcklichen straffen sogleich wider Euch zu verfahren nicht gemüßiget werden mögen. Hieran beschicht Unser ernst- und endlicher will und meinung, und Wir sind Euch übrigens . . .
>
> Wien, den 25. Octobris 1687.
>
> Leopold.«

Die »Herren Lübecker«, die der Postmeister Engelking in einem ungefähr gleichzeitigen Schreiben »überharte und verwegene Leute« nennt, dachten jedoch gar nicht daran, dem kaiserlichen Befehle Folge zu leisten. —

Auch wegen der Gerichtsbarkeit sollte es zu argen Streitigkeiten zwischen dem Rate und dem Taxisschen Postmeister Engelking kommen. Dieser hatte nämlich im Jahre 1704 von einem Lübecker Einwohner ein Pferd für 54 Reichstaler auf Probe gekauft. Nach einiger Zeit gab Engelking das Pferd mit der Bemerkung zurück, daß es den Koller hätte, und daß er es nicht gebrauchen könne. Der Verkäufer behauptete dagegen, Engelking habe das Pferd zuschanden gefahren, und wandte sich zur Verfechtung seiner Ansprüche an das Lübecker Stadtgericht, das sich auch für zuständig erachtete, dem Engelking die Klageschrift zustellte und ihn zur gerichtlichen Verantwortung aufforderte.

Fast gleichzeitig wandte sich ein anderer Lübecker Einwohner, der Bäckermeister Sigismund Duncker, mit einer Klage an das Lübecker Stadtgericht. Er hatte einen gewöhnlichen Brief, der angeblich mehrere Dukaten enthalten

Digitized by Google

hatte, auf dem Taxisschen Postamt aufgeliefert; der Brief war, da der Postmeister Engelking gerade nicht anwesend war, von einem in Engelkingschen Diensten stehenden Beamten angenommen und als gewöhnlicher Brief mit der Reitpost befördert worden, aber am Bestimmungsorte nicht angekommen. Engelking verweigerte den Ersatz des entstandenen Schadens mit der Begründung, daß es bei der kaiserlichen »Reitenden Post«, mit der der Brief angeblich befördert worden sein sollte, verboten sei, Gold, Perlen und Geschmeide sowie bares Geld in Briefen zu versenden, um den Straßenräubern keine Gelegenheit zu geben, den in finsterer Nacht allein reitenden Postillionen aufzupassen, sie zu berauben und dadurch die ganze übrige Briefpost in Gefahr zu bringen. Würde ein gewöhnlicher Brief mit Geld oder Wertgegenständen auf Bitten des Absenders doch zur Beförderung mit der Reitpost angenommen, so dürfe es nur auf Gefahr des Absenders geschehen. Grundsätzlich dürften Wertsachen und Bargeld nur unter Einschreiben oder unter Wertangabe versandt werden, und zwar mit der »Fahrenden Post«. Auch sei der Auflieferer gehalten, die Auflieferung dem Postmeister anzuzeigen; solche Sendungen müßten besonders gut verpackt sein, sie würden dann in einem besonderen Annahmebuch eingetragen und bei der Absendung an den Bestimmungsort »specifice recommendirt«, damit der Postamtsvorsteher dem Absender im Verlustfalle um so besser »aßistiren« könne. Da alle diese Voraussetzungen angeblich nicht zutrafen, bestritt der Postmeister Engelking, daß der Brief überhaupt aufgeliefert sei, und lehnte es ab, dem Absender den Schaden zu ersetzen.

Auch in diesem Falle lud die Lübecker Stadtgerichtsbehörde den Engelking mehrfach zur Verantwortung vor. Engelking entsprach den gerichtlichen Vorladungen zwar, erkannte die Zuständigkeit des Lübecker Rates jedoch nicht an, weil die Rechtsprechung gegen Reichs-Postbeamte lediglich dem Kaiser und dem Reichs-Erb-General-Postmeister oder den von diesen damit betrauten Gerichtständen obliege. Er bezeichnete daher die an ihn ergangenen Vorladungen als eine einen Eingriff in die kaiserlichen Rechte darstellende Anmaßung und wandte sich beschwerdeführend an den Kaiser mit dem Antrage, ihn gegen die Zumutungen des Rates zu schützen. Von Taxisscher Seite wurde ferner der Erzbischof von Mainz, Lothar Franz, in seiner Eigenschaft als Erzkanzler des Heil. Röm. Reichs und Protektor des Reichs-Postwesens um sein Einschreiten gebeten. Dieser nahm sich der Sache auch sofort an und bedeutete den Rat von Lübeck in einem in Mainz, den 29. Februar 1704 ausgefertigten Schreiben, daß die Rechtsprechung über die Reichs-Postbeamten dem Fürsten von Thurn und Taxis zustehe. Der Erzbischof verlangte daher, daß der Rat künftig den kaiserlichen Postmeister in Lübeck mit allen gerichtlichen Vorladungen verschonen und sich nicht wieder einfallen lassen solle, einem Reichs-Postbeamten gegenüber Recht sprechen zu wollen. Wenn Lübecker Bürger fortan wieder Anlaß zu Beschwerden gegen den Postmeister zu haben glaubten, solle der Rat sie mit ihren Klagen an den Fürsten von Thurn und Taxis verweisen, der unparteiisch richten werde.

Auch der Kaiser befahl dem Rate unterm 18. März 1704, daß er in »dieser ihm ganz und gar nicht zugehörigen Sache den Engelking nicht anfechten« und sich darin keine Rechtsprechung anmaßen solle.

Natürlich verfehlte der Rat nicht, in einem ausführlichen Schreiben gegen diese Anweisung Stellung zu nehmen, und er weigerte sich mit dem Hinweise, daß der Kaiser falsch unterrichtet worden sei, die erteilten Befehle zu befolgen. Der Reichs-Erb-General-Postmeister suchte den Inhalt dieses ihm zugänglich gemachten Schreibens Punkt für Punkt zu widerlegen und bean-

Digitized by Google

tragte beim Kaiser, er möge über Lübeck die verwirkte Strafe von 10 Mark lötigen Goldes verhängen und dem Rate nochmals unter Androhung schwerer Strafe verbieten, den Engelking oder einen künftigen kaiserlichen Postmeister in Lübeck unter die Gerichtsbarkeit der Stadt zu ziehen oder die dem Postmeister bisher versagten Mühlen-, Bier- und Vieh-Akzisefreiheiten ihm ferner vorzuenthalten.

Dem Taxisschen Antrage scheint der Kaiser teilweise entsprochen, und der Rat scheint in etwas nachgegeben zu haben, denn am 6. Dezember 1713 bescheinigte die Witwe des inzwischen verstorbenen Postmeisters Engelking, daß sie, solange ihr die Verwaltung des Postamts anvertraut sei, von allen bürgerlichen Personalauflagen, vom Heuerschilling, vom Wachtgeld und von allen Akziseabgaben — außer Wein, Bier und Mehl — befreit gewesen sei; auch sei ihr der Genuß dieser Vergünstigungen nie bestritten worden.

6. Verhältnis zu Braunschweig-Lüneburg.

Auch durch die braunschweigisch-lüneburgische Postverwaltung hatten die Lübecker Boten allerlei Anfechtungen zu erdulden.

Die Neuordnung des darniederliegenden Postwesens in den braunschweigischen Herzogtümern war im Jahre 1662 den beiden Postmeistern Rütger Hinüber in Hildesheim und Hilmar Deichmann in Braunschweig übertragen worden, die eine bestimmte Pachtsumme an die Landesherrschaft zu zahlen hatten. Mit diesem Zeitpunkte beginnt die planmäßige Unterdrückung aller dem landesfürstlichen Postwesen zum Nachteile gereichenden Nebenposten. Da sich die Boten der benachbarten Freien Städte gegen die neuen Postverordnungen sträubten, entstand ein langjähriger heftiger Poststreit.

Seinen ersten Angriff richtete Deichmann gegen den Boten, den die Stadt Lüneburg nach Lübeck unterhielt, indem er ihm befahl, die aus Lübeck mitgebrachten Briefe, soweit sie nach Braunschweig, Helmstedt, Wolfenbüttel usw. gehörten, nicht mehr dem Braunschweiger Stadtboten zu übergeben, sondern dem fürstlichen Postamt in Lüneburg zur Weiterbeförderung auszuliefern. 1689 befahl Herzog Georg Wilhelm von Celle den Lübecker Stadtboten, ihren Weg fortan über Mölln und Ratzeburg zu nehmen, um das Herzogtum Lauenburg mit den übrigen welfischen Landen in bessere Verbindung zu bringen; diesem Befehl entsprachen die Lübecker indes nicht. So blieb vorerst alles beim alten.

7. Verhältnis zu Mecklenburg[1]).

Die Lübecker Posten nach Mecklenburg bildeten einen Bestandteil des ehemaligen freistädtischen Botenwesens und erstreckten sich auf mecklenburgischem Gebiet über Boizenburg nach Wismar und Schwerin.

Die Lübecker Post nach Schwerin, die 1676 wöchentlich einmal verkehrte, wurde in Schwerin vom Postmeister S. G. Krüger, und zwar in der Eigenschaft als Lübischer Postmeister, besorgt. Sie beförderte Personen, Pakete und Briefe. Krüger besaß einen herzoglichen Freibrief zur alleinigen Ausübung der Postfahrt zwischen Schwerin und Lübeck; er erhielt vom Herzoge jährlich einen Livreerock und Mantel, später — nach Abschluß eines Fuhrvertrags — 72 Reichstaler jährlich aus der herzoglichen Kasse. Um seine Einnahmen zu erhöhen, hatte er einen herzoglichen Befehl erwirkt, der einem Fuhrmanne, welcher bis dahin zwei- bis dreimal zum Nachteile der Krügerschen Post zwischen Schwerin und Lübeck hin und her gefahren war,

[1]) C. Moeller, Geschichte des Landes-Postwesens in Mecklenburg-Schwerin, Schwerin i. M. 1897, S. 82 bis 84, 198, 199, 303 bis 307.

Digitized by Google

die Fahrt nur alle 14 Tage einmal an einem bestimmten Wochentag erlaubte; für Zuwiderhandlungen waren 50 Reichstaler Strafe angedroht. Auch diese Post unterstand in Lübeck der Aufsicht des kaufmännischen Kollegiums der Schonenfahrer, später einem Kollegium der vier Ältesten der Schonenfahrer.

Über die Zeit der Durchführung der Lübecker Posten durch das mecklenburgische Gebiet nach Wismar, das damals unter schwedischer Herrschaft stand, spricht eine Bestallung, die am 28. November 1679 ausgefertigt ist. Darin wird hervorgehoben, daß die königliche Regierung zu Wismar und das Schonenfahrer-Kollegium schon längst mit Unlust wahrgenommen hätten, wie »die in Hamburg zum Danziger Kurs verordneten Botten eine geraume Zeit hero praejudiciren« wollen; man hätte in Lübeck wie in Wismar sich der Hamburger Boten gänzlich »entbürdet« und beschlossen, einen »eigenen Botten, welcher wöchentlich zu zwei Mahlen die Reise von Lübeck nach Wismar und von dannen wieder zurücke verrichte, zu bestellen. Dabey dann in gute Consideration gezogen die aufrichtige Treue und nützliche Dienste, so der ehrbare J. Bruhn von Jugend auf schon beym Postwesen verrichtet«. Er solle seinem Botendienste getreulich vorstehen; sei er durch zwingende Gründe daran verhindert, dann solle er die ihm anvertrauten Felleisen im Lübecker oder Wismarer Postamte pünktlich abliefern. Im Reisen solle er die richtigen Zeiten einhalten und zu einer Meile Weges nicht länger als eine Stunde brauchen; auch dürfe er keine »Nebenbriefe« ohne Kenntnis seiner Vorgesetzten mitnehmen. Damit er sein Auskommen habe, solle er monatlich vom Lübischen Stadtpostamte (Schütting) 16 Reichstaler und vom Wismarschen Postkontor 10 Reichstaler Gehalt beziehen.

Die Schweriner Regierung von der Einrichtung der Post in Kenntnis zu setzen oder von ihr die Erlaubnis zum Durchgange zu erbitten, hatte man weder in Lübeck noch in Wismar für nötig gehalten. Erst im Jahre 1683 schloß man einen Vertrag ab. Danach lief auf dem Kurse je ein Lübecker und ein Wismarer Postwagen, die für die Hin- und Rückreise je einen Tag brauchten. Die Fahrpläne wurden so geregelt, daß die Post in Lübeck und in Wismar an die daselbst abgehenden Posten anschloß.

Während im allgemeinen zwischen Lübeck und Schwerin gute Beziehungen bestanden, kam es 1697 zu einem Poststreite, der die Gemüter der Hanseaten und der Mecklenburger in lebhafte Erregung versetzte[1]). Den Anlaß bot folgendes Vorkommnis.

Eines Tages fiel es dem Zollbeamten am Burgtor in Lübeck ein, von dem durchfahrenden Schweriner Küchenwagen Zoll- und Brückengeld zu fordern[2]). Der Herzog Friedrich Wilhelm von Mecklenburg schrieb darauf sofort an den Bürgermeister und Rat in Lübeck, daß bisher eine solche Abgabe für den Küchenwagen noch nie gezahlt worden sei, und daß durch die Abgabe sein Postregal verletzt würde; er forderte, daß sein Küchenwagen wie früher ungehindert ein- und ausfahren dürfe.

In Lübeck überstürzte man die Untersuchung der Angelegenheit in keiner Weise. Nachdem ein angemessener Zeitraum verflossen war, ließ der Rat den Herzog wissen, daß der Schweriner Postknecht bei der Ausfahrt aus Lübeck 2 Schilling zu entrichten pflege und — wenn Kaufmannswaren auf dem Wagen sich befänden — für sie die üblichen Zollgefälle bezahle; nur

[1]) Stieda, Hamburg und Lübeck im Postverkehr mit Mecklenburg, Hamburg 1898, S. 22 bis 26.

[2]) Küchenwagen verkehrten zwischen verschiedenen fürstlichen Höfen einerseits und Hamburg anderseits; sie versahen die Hoftafeln mit Austern, Seefischen und Delikatessen

Digitized by Google

die für den Herzog bestimmten Sendungen blieben vom Zolle verschont. Natürlich liege es ihm, dem Rate, fern, die für den Schweriner Hof bestimmten Sachen zu verzollen, die mit der Küchenpost beförderten Kaufmannswaren aber könnten nicht zollfrei bleiben. Auch habe man gehört, daß der Herzog in Lübeck eine Postanstalt errichten wolle, um daselbst Briefe einzusammeln und zu verteilen. Das würde man nicht dulden, weil das einen Eingriff in das Gebietsrecht und ins Regal darstelle, wie ein kurz vorher ergangenes, abschriftlich beigefügtes kaiserliches Mandat beweise. Im Hinblick hierauf bat der Rat den Herzog, er möge die Stadt von dieser »inquiétude« befreien.

In dem unterm 3. August 1697 ergangenen Mandate hieß es, daß sich die Stadt ohne kaiserliches Vorwissen nicht mit ausländischen Regierungen und mit Reichständen in Postverträge einlassen solle. Den Anlaß zu der kaiserlichen Verfügung hatten die Absichten Dänemarks, in Lübeck ein dänisches Postamt zu errichten, geboten. Natürlich verschanzte sich der Lübecker Rat hinter dieses Mandat nicht aus Gehorsam gegen den Kaiser, sondern weil die Stadt wie alle Reichstände an ihrem Postregal festhielt und sich den daraus entspringenden namhaften Geldgewinn nicht beeinträchtigen lassen wollte.

Der Herzog scheint sich daran aber nicht gekehrt, sondern tatsächlich eine Postexpedition in Lübeck eingerichtet zu haben; denn in einem Schreiben des Rates vom 3. Dezember 1698 wird unter Bezugnahme auf ein früheres, unbeantwortet gebliebenes Schreiben vom 11. April 1698 erklärt, daß die Postfuhre und die Austeilung der Briefe in Lübeck nicht zugelassen werden könnten. Nach längeren Verhandlungen scheint die Angelegenheit für Lübeck einen günstigen Ausgang genommen zu haben; denn im Jahre 1701 wurde ein Vertrag geschlossen, wonach die herzogliche Post in Schwerin die Abfertigung von Schwerin nach Lübeck übernehmen sollte, während die Abfertigung in der entgegengesetzten Kursrichtung dem lübischen Postmeister oblag. Dieser richtete sich bei der Portoerhebung für die ins Mecklenburgische bestimmten Briefe nach der herzoglichen Taxordnung und sandte alle Vierteljahre die Briefkarten und Frachtkarten nach Schwerin ein; auch mußte er Personen, Päckereien und Briefe einzig und allein dieser Post zuführen. Als Gegenleistung empfing er den achten Teil der Portoeinnahme. Auch verzichtete der Herzog infolge des Vertrags auf seinen ursprünglichen Plan, in Lübeck eine mecklenburgische Postanstalt einzurichten.

Einiges über Personalverhältnisse bei der italienischen Postverwaltung.

Von Ober-Postinspektor Wittich in Berlin.

In Italien scheidet man die Postbeamten in eigentliche Beamte (Personale di ruolo), d. h. in die Beamtenliste eingetragene, und in Beamte außerhalb der Liste (Personale fuori di ruolo). Die eigentlichen Beamten zerfallen wieder in 3 (früher 4)[1]) Gruppen:

1. die Direktionsbeamten (Personale direttivo);
2. die Verwaltungs-, Rechnungs- und Betriebsbeamten (Personale amministrativo contabile e d' ordine);
3. die unteren Beamten (Ruolo di terza categoria).

[1]) Siehe Sieblist, »Die Post im Auslande«, 4. Aufl., S. 111.

Digitized by Google

Zur 1. Gruppe zählen die Generaldirektoren, Generalinspektoren, Abteilungsvorsteher (Capi divisione), Unterabteilungsvorsteher (Capi sezione), Oberdirektoren, Inspektoren und Vize-Inspektoren, Obersekretäre und Sekretäre, Hilfsarbeiter (volontari) und Bibliothekare.

Zur 2. Gruppe rechnen die Obersekretäre und Sekretäre für den Post- und Telegraphendienst sowie die Eleven (alunni), die Ober-Telegraphensekretäre und Telegraphensekretäre, die Postdirektoren (capi d'ufficio), die weiblichen Beamten (ausiliarie), die Betriebsekretäre (ufficiali d'ordine), die Obermechaniker und Mechaniker.

Die 3. Gruppe schließlich bilden die Oberschaffner (commessi superiori), Ober-Briefträger (brigadieri), Bahnpostschaffner (messageri), Briefträger (portalettere), weiblichen Hilfsbeamten (commesse), die Unterbeamten für Instandsetzungsarbeiten (agenti di manutenzione) und die Mechanikergehilfen (operai mecanici).

Alle anderen Unterbeamten (Telegraphenboten, jugendliche Telegrammbesteller, Landbriefträger, Postboten im Landbestelldienste (procacci), Kastenleerer usw.), die Postagenten (collettori), die Vorsteher der Postämter und Telegraphenämter 2. und 3. Klasse (ricevitori), die Hilfsbeamten bei diesen Ämtern (supplenti), die auch zu Vertretungen der Vorsteher herangezogen werden, gehören zu den Beamten außerhalb der Liste, den agenti fuori ruolo. Über die Personalverhältnisse dieser Beamten sind durch Königliche Verordnung vom 11. Juli 1913 folgende neue Bestimmungen erlassen worden.

I. Postvorsteher (ricevitori).

Während früher den Postvorstehern nur die Vorsteherstellen der Ämter 2. und 3. Klasse zugängig waren[1]), wird ihnen jetzt auch die Verwaltung von Ämtern 1. Klasse übertragen. Die Einteilung der von Postvorstehern verwalteten Postämter und Telegraphenämter (ricevitorie) in solche 1., 2. und 3. Klasse geschieht nach der Höhe der etatsmäßigen und nicht etatsmäßigen Einnahmen. Wird eine Postvorsteherstelle frei, so wird sie im Postamtsblatte (bollettino ufficiale del Ministero) und im Gemeindeamtsblatt ausgeschrieben; außerdem wird bei der Provinzialdirektion, zu der das Amt gehört, sowie in dem dem Publikum zugänglichen Teile des Amtes selbst eine entsprechende Bekanntmachung ausgehängt. Um freiwerdende Stellen können sich Postvorsteher anderer Ämter, frühere Postvorsteher, Hilfsbeamte und Personen, die bis dahin der Postverwaltung noch nicht angehört haben, und zwar auch solche weiblichen Geschlechts, bewerben.

Bewerber, die nicht Postvorsteher sind oder gewesen sind, müssen folgenden Anforderungen genügen:

a) das 21. Lebensjahr muß vollendet und das 50. darf nicht überschritten sein;

b) sie müssen eine bessere Schulbildung genossen oder wenigstens die Versetzung von der 1. in die 2. Klasse eines staatlichen oder gleichberechtigten Gymnasiums erreicht haben. Für Witwen von Beamten, Postvorstehern, Unterbeamten oder von im Felde gebliebenen Angehörigen des Soldatenstandes gilt als Altersgrenze das 60. Lebensjahr; außerdem brauchen sie ebenso wie die Hilfsbeamten, die wenigstens 3 Jahre Vertreter von Postvorstehern gewesen sind, nur gewöhnliche Schulbildung zu besitzen;

c) die männlichen Bewerber müssen gedient haben oder vom Militärdienste befreit sein.

[1]) Siehe auch Sieblist, »Die Post im Auslande«, 4. Aufl., S. 109.

Digitized by Google

Außerdem kann die Verwaltung, wenn sie es nach der Bedeutung des ausgeschriebenen Amtes für erforderlich hält, die Kenntnis einer oder mehrerer fremder Sprachen verlangen.

Für die Bewerbungen werden die Ämter wieder in 4 Untergruppen eingeteilt. Danach sind zugänglich:

1. Ämter mit einer Jahresvergütung von weniger als 2500 Lire für Postvorsteher oder Hilfsbeamte jeden Dienstalters und für Personen, die der Verwaltung noch nicht angehören;
2. Ämter mit einer Jahresvergütung von 2500 bis 4000 Lire für Postvorsteher mit mindestens dreijähriger ununterbrochener Dienstzeit und für Hilfsbeamte mit guter Dienstführung, die 6 Jahre — davon die letzten 3 Jahre ununterbrochen — der Verwaltung angehört haben; für Hilfsbeamte, die das Abgangszeugnis einer Realschule oder eines Gymnasiums, und zwar einer staatlichen oder ihr gleichgestellten Anstalt, besitzen, genügt eine in zusammenhängender Folge abgeleistete Dienstzeit von mindestens 3 Jahren;
3. Ämter mit einer Jahresvergütung von mehr als 4000 bis 8000 Lire für Postvorsteher, die in dieser Eigenschaft mindestens 6 Jahre, davon die letzten 3 Jahre ohne Unterbrechung, Dienst versehen haben;
4. Ämter mit einer Jahresvergütung von mehr als 8000 Lire für Postvorsteher mit einer Dienstzeit von mindestens 10 Jahren, die in den letzten 3 Jahren keine Unterbrechung erlitten haben darf.

Zu allen Bewerbungen können auch nicht mehr im Dienste befindliche Beamte mit guter Dienstführung zugelassen werden, wenn sie ihre letzte Dienststellung nicht schon länger als 2 Jahre, vom Tage der Ausschreibung an gerechnet, aufgegeben haben.

Die Bewerbungen um Postvorsteherstellen werden von einer Kommission geprüft, die alljährlich durch einen Ministerialerlaß ernannt wird und aus einem Generaldirektor oder Generalinspektor, dem zuständigen Unterabteilungsvorsteher (Capo sezione) und 3 weiteren Mitgliedern besteht, von denen 2 aus den Beamten im Range eines Unterabteilungsvorstehers und der dritte aus den Postvorstehern von Rom genommen werden; für diese 3 Mitglieder werden 3 Stellvertreter aus den gleichen Beamtenklassen bestimmt. Als Schriftführer wird noch ein Beamter einer Unterabteilung zugezogen. Den Vorsitz in der Kommission führt das im Range höchststehende oder bei gleichem Range das dem Dienstalter nach älteste Mitglied.

Die Kommission tritt mindestens monatlich zweimal zusammen und ordnet die Bewerber, die sich gemeldet haben, nach folgender Reihenfolge:

a) Postvorsteher und Hilfsbeamte mit mindestens einjähriger Dienstzeit;
b) Waisen und Witwen von Beamten und Unterbeamten (di ruolo), von im Kriege gefallenen Angehörigen des Soldatenstandes, Angehörige des Soldatenstandes, die im Kriege verwundet worden sind oder sich Krankheiten zugezogen haben, so daß sie ihren Abschied nehmen mußten, aber trotzdem für den Verwaltungsdienst noch geeignet sind;
c) Postvorsteher und Hilfsbeamte mit einer Dienstzeit unter 1 Jahre, der Verwaltung noch nicht angehörende Personen unter Voranstellung verabschiedeter Soldaten nach ihrem beim Militär erreichten Dienstgrade.

Die Bewerber unter b) müssen mit notarieller Beglaubigung nachweisen, daß ihnen die nötigen Mittel zum Lebensunterhalte fehlen, die Waisen dürfen das 35. Lebensjahr nicht überschritten haben und müssen, wenn sie weiblichen Geschlechts sind, ledig oder verwitwet sein.

Aus der hiernach aufgestellten Bewerberliste wählt die Kommission die für die frei gewordenen Ämter geeigneten Personen aus und schlägt unter Ein-

Digitized by Google

reichung eines ausführlichen Gutachtens dem Ministerium ihre Ernennung zu Postvorstehern vor. Das Ministerium gibt dem Bewerber Nachricht; binnen 2 Monaten, vom Tage dieser Mitteilung an, muß der Bewerber melden, daß er bereit ist, die ihm angebotene Stelle anzutreten, daß er einen geeigneten, gehörig ausgestatteten Dienstraum zur Verfügung stellt, und daß er für die regelrechte Führung der Dienstgeschäfte Sorge tragen will; dann erst findet seine Ernennung zum Postvorsteher statt, die im Postamtsblatt bekanntgegeben wird.

Wenn ein Bewerber sich um die Übertragung noch anderer Postvorsteherstellen bemüht hat, muß er 10 Tage nach der amtlichen Benachrichtigung erklären, ob er die ihm angebotene Stelle annehmen will; nimmt er sie an, so werden seine übrigen Bewerbungen hinfällig, schlägt er sie aus, so verliert er auf immer jeden Anspruch auf die Stelle.

Bleibt einmal die Ausschreibung einer Stelle ohne Erfolg, so wird eine zweite vorgenommen; wenn sich auch dann keine geeigneten Bewerber melden, wird die Stelle ohne weiteres durch den Minister nach freier Wahl besetzt.

Die jährlichen Vergütungen der Postvorsteher werden alle 3 Jahre nach bestimmten Grundsätzen neu festgesetzt; sie sind in Monatsbeträgen am Ende eines jeden Monats fällig und verpflichten den Postvorsteher zu folgenden Leistungen:

a) Bezahlung der Hilfsbeamten;
b) Anmietung der Diensträume und Beschaffung der nötigen Möbel;
c) Beschaffung eines Geldschrankes oder eisernen Gelasses zur Aufbewahrung der Wertsachen;
d) Erleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Vornahme kleinerer Instandsetzungen, wie sie den Mietern gesetzlich obliegen;
e) Beschaffung der Amtsbedürfnisse und der Postflagge, die an staatlichen Festtagen zu hissen ist;
f) Bestellung der Eilbriefe, Telegramme und, wenn sich kein Haupt-Fernsprechamt am Orte befindet, der Benachrichtigungszettel für Gespräche am Fernsprecher;
g) Bezahlung der Steuern und sonstigen Abgaben.

Außerdem sind die Postvorsteher da, wo die Postverwaltung es für zweckmäßig hält, verpflichtet, Briefschaften und Pakete in die Wohnung bestellen und den Austausch von Briefposten und Paketen an Eisenbahnstationen oder an Kreuzungspunkten der Posten auf Landstraßen besorgen zu lassen. Postvorsteher, die Leiter von Zweigämtern in den großen Verkehrsorten sind, müssen die nötigen Barzuschüsse und die Zuschüsse an Postwertzeichen mit Ausnahme der Postkarten selbst abholen oder unter eigener Verantwortlichkeit abholen lassen; indes werden Zuschüsse, die das Gewicht von 3 kg überschreiten, den Ämtern zugeschickt. In gleicher Weise müssen solche Postvorsteher für Abführung der überschüssigen Gelder sorgen, wenn die Postverwaltung am Orte keinen Wertsachenbeförderungsdienst unterhält. Bei Festsetzung der Jahresvergütung werden die mit den Barablieferungen verbundenen Arbeiten besonders berücksichtigt.

Alle Postvorsteher haben Sicherheit zu stellen, deren Höhe[1]) sich nach der Gruppe des Amtes richtet. Für die Vorsteher der Postämter 1. und 2. Klasse beträgt die Sicherheitsleistung das Doppelte der Jahresvergütung, wobei der

[1]) Die Höhe der Sicherheitsleistungen betrug früher für Vorsteher von Postämtern 1. Klasse 1000 Lire, für Vorsteher der Ämter 2. Klasse das Dreifache der Jahresvergütung, mindestens aber 3000 Lire, für Vorsteher der Ämter 3. Klasse 500 Lire. Siehe auch Siebiist, »Die Post im Auslande«, 4. Aufl., S. 113.

Digitized by Google

Betrag auf volle Hundert nach unten abgerundet wird, mindestens jedoch 3000 Lire. Für Ämter, deren Jahresvergütung 1000 Lire nicht übersteigt, ist der Mindestbetrag der Sicherheitsleistung auf 2000 Lire festgesetzt. Wenn Ämter nur während einzelner Monate bestehen, kann die Postverwaltung die Sicherheitsleistung auf das Doppelte des Betrags festsetzen, den der Postvorsteher tatsächlich an Vergütung erhält. Zu erhöhen ist sie nur, wenn die Jahresvergütung des Postvorstehers um mehr als 500 Lire erhöht wird. Vorsteher von Postämtern 3. Klasse haben eine Sicherheit von 500 Lire zu stellen. Für Telegraphenämter 1., 2. und 3. Klasse ist die Sicherheitsleistung festgesetzt auf 50 Lire für je 1000 Lire Jahreseinnahme bis zu einem Höchstsatze von 500 Lire.

Postvorsteher, die mit der Einzahlung des Sicherheitsbetrags im Rückstande bleiben oder eine angeordnete Erhöhung nicht binnen 6 Monaten bewirken, werden, wenn sie nicht eine vorläufige Sicherheit in anderer Weise leisten, des Dienstes enthoben. Wird dann in weiteren 6 Monaten die Angelegenheit nicht endgültig geregelt, so müssen sie ausscheiden, behalten aber noch 2 Jahre lang das Recht, sich wieder um Postämter zu bewerben. Die mit der Vertretung von Postvorstehern betrauten Personen haben eine vorläufige Sicherheit zu stellen.

Jedem Postvorsteher ist die Ausübung eines Nebenberufs gestattet, soweit sie sich nach dem Ermessen des Ministers mit dem Ansehen der Verwaltung und der dem Postvorsteher durch sein Amt gebotenen Zurückhaltung vereinbaren läßt, und soweit der für die Diensträume und das Publikum bestimmte Teil des Hauses von den für die Wahrnehmung des Nebenberufs erforderlichen Räumlichkeiten getrennt ist. Als Nebenberufe, die mit der Stellung eines Postvorstehers unvereinbar sind, gelten u. a. das Amt eines Syndikus, eines Stadtsekretärs, eines Rechtsanwalts, Sachwalters oder Notars, eines Gemeindearztes, eines Lotterieeinnehmers und eines staatlichen oder städtischen Steuereinnehmers. Im allgemeinen gilt als Grundsatz, daß der Nebenberuf den Postvorsteher weder hindern darf, die Pflichten seines Amtes zu erfüllen, noch ihn in Gegensatz zu den Erfordernissen der Verwaltung bringen soll.

Haben sich Postvorsteher schwerere Vergehen zuschulden kommen lassen, so können sie, vorbehaltlich des regelrechten Dienststrafverfahrens, des Dienstes auf unbestimmte Zeit enthoben werden und gehen für diese Zeit ihrer Vergütung verlustig. Dieser Fall muß eintreten, sobald die Verhaftung eines Postvorstehers verfügt wird, er kann eintreten, wenn der Postvorsteher wegen eines Verbrechens vor Gericht geladen wird. Wird eine über einen Postvorsteher verhängte einstweilige Amtsenthebung später wieder aufgehoben, so kann ihm für die verloren gegangene Vergütung eine angemessene Entschädigung gewährt werden.

II. Hilfsbeamte (supplenti).

Die bei den Postämtern beschäftigten Hilfsbeamten werden, wie bereits erwähnt, von den Postvorstehern entlohnt. Für eine fünfstündige Tagesleistung ist eine monatliche Regelvergütung von 30 Lire festgesetzt; danach wird auch die Monatsvergütung für andere Tagesleistungen berechnet. Die Dienstpläne für die Hilfsbeamten stellt die Provinzialdirektion fest. Bei Postämtern mit einer Jahresvergütung von 4000 Lire und darüber darf die Tagesleistung der Hilfsbeamten nicht unter 5 Stunden betragen, bei Ämtern mit einer geringeren Jahresvergütung kann die Provinzialdirektion auch kleinere Tagesleistungen festsetzen. Die von den Hilfsbeamten täglich abgeleistete Dienstzeit wird in ein Anwesenheitsverzeichnis (registro di presenza) eingetragen, das die Hilfsbeamten jeden Tag durch Lesevermerk anerkennen müssen; allmonatlich werden diese Verzeichnisse der Provinzialdirektion eingereicht.

Digitized by Google

Den Hilfsbeamten kann durch Verfügung des Provinzialdirektors, wenn besondere Umstände es rechtfertigen, auch durch die Postvorsteher der Dienst gekündigt werden; in solchem Falle sind der Provinzialdirektion die Gründe anzuzeigen. Die Kündigung tritt 3 Monate nach der Mitteilung in Kraft. Gegen die Kündigung ist innerhalb 30 Tagen Beschwerde an die Disziplinarkammer beim Ministerium zulässig.

Wollen Hilfsbeamte freiwillig ausscheiden, so müssen sie einen Monat vorher ihre Entlassung beantragen, für die die Provinzialdirektion zuständig ist. Halten sie diese Frist nicht ein, so scheiden sie für immer aus dem Postdienst; andernfalls behalten sie 2 Jahre lang das Recht, sich wieder um Einstellung in den Postdienst zu bewerben.

Die Übernahme von Nebenberufen ist in ähnlicher Weise wie bei den Postvorstehern beschränkt.

III. Postagenten (collettori rurali) und Landbriefträger (portalettere rurali).

Zu Postagenten und zu Landbriefträgern werden Personen beider Geschlechter angenommen; sie müssen das 21. Lebensjahr vollendet, eine vorgeschriebene Gemeindeschule besucht und, wenn sie männlichen Geschlechts sind, ihrer Militärpflicht genügt haben.

IV. Sonstige Bestimmungen.

Außer der erörterten Regelung der Personalverhältnisse einiger Beamtenklassen fuori di ruolo enthält die Verordnung vom 11. Juli 1913 noch folgende Anordnungen über die Zusammensetzung der beiden Disziplinarkammern, die für das Personal der Ämter (ricevitorie) bestehen.

1. Die Disziplinarkammer bei den Provinzialdirektionen (Commissione disciplinare provinciale) besteht aus dem Provinzialdirektor, dem Bezirksinspektor oder seinem Stellvertreter, einem Regierungsrat, einem Oberrichter (giudice di Tribunale) und einem Postvorsteher nebst einem Stellvertreter, die beide aus den Postvorstehern der Provinz gewählt werden und eine zehnjährige vorwurfsfreie Dienstzeit abgeleistet haben müssen.

2. Die Disziplinarkammer bei dem Ministerium (Commissione disciplinare centrale) setzt sich zusammen aus einem Generaldirektor, 2 Abteilungsvorstehern, einem Unterabteilungsvorsteher und 4 Stellvertretern, die alle für jedes Jahr vom Minister ernannt werden. Stellvertretende Mitglieder sind ein Generalinspektor, 2 Abteilungsvorsteher und ein Unterabteilungsvorsteher; außerdem gehören ein Postvorsteher von Rom sowie ein Stellvertreter aus den Postvorstehern Roms dieser Kammer als Mitglieder an.

Post, Telegraphie und Fernsprechwesen in Italien im Jahre 1910/11.

Von Ober-Postinspektor Wittich in Berlin.

Der Jahresbericht des italienischen Post- und Telegraphen-Ministeriums über die Ergebnisse des Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes für das Rechnungsjahr 1910/11 (1. Juli 1910 bis 30. Juni 1911), der dem Parlament 1914 zugegangen ist, gibt ein vollständiges Bild über die Entwicklung aller dem Minister unterstellten Betriebszweige. Ihm sind nachstehende Mitteilungen entnommen.

Digitized by Google

Dem Ministerium sind 69 Provinzialdirektionen unterstellt, denen an Verkehrsanstalten nachgeordnet gewesen sind:

Verkehrsanstalten	am 30. Juni 1910		am 30. Juni 1911	
Postämter 1. Klasse	225		238	
Telegraphenämter 1. Klasse	139		137	
Vereinigte Post- und Telegraphenämter 1. Klasse	380		384	
Postämter 2. Klasse	1 823		1 782	
Telegraphenämter 2. Klasse	582		534	
Vereinigte Post- und Telegraphenämter 2. Klasse	4 135	9 500	4 335	9 702
Postämter 3. Klasse (vereinigte)	2 960		3 051	
Postagenturen	715		598[1])	
zusammen	10 959		11 059,	

mithin am 30. Juni 1911 mehr 100.

Für den Personalbestand der italienischen Post- und Telegraphenverwaltung ergeben sich folgende Zahlen:

Klasse	Dienstgrade	Zahl am 30. Juni 1910	Zahl am 30. Juni 1911
I. (Direktionsbeamte.)	Generaldirektoren, Generalinspektoren, Abteilungsvorsteher, Unterabteilungsvorsteher	178	174
	Obersekretäre, Oberdirektoren, Inspektoren usw.	564	508
	Vizeinspektoren, Sekretäre, Hilfsarbeiter, Bibliothekare	529	489
II. (Verwaltungs-, Rechnungs- und Betriebsbeamte.)	Ober-Postsekretäre, Postsekretäre und Eleven	6 780	7 393
	Ober-Telegraphensekretäre, Telegraphensekretäre	1 168	1 119
	Postdirektoren	655	647
	Weibliche Beamte	889	869
	Betriebsekretäre	2 413	2 585
	Obermechaniker, Mechaniker	53	71
	Seite	13 229	13 855

[1]) Der Rückgang in der Zahl der Postagenturen ist nur scheinbar, da wesentlich mehr Postagenturen in Postämter 3. Klasse umgewandelt als neu eingerichtet worden sind.

Digitized by Google

Klasse	Dienstgrade	Zahl am 30. Juni 1910	Zahl am 30. Juni 1911
	Übertrag	13 229	13 855
III. (Unterbeamte.)	Ober-Postschaffner, Ober-Briefträger, Bahnpostschaffner, Briefträger, Hilfsmechaniker usw.	9 657	10 051
Beamte außerhalb der Beamtenliste fuori di ruolo).	Postvorsteher 2. und 3. Klasse	9 500	9 702
	Postagenten	715	598
	Hilfsbeamte	15 145	16 500
	Landbriefträger und Postboten im Landbriefträgerdienst	15 487	15 911
	Sonstige Unterbeamte und Hilfskräfte (Telegraphenboten, jugendliche Telegrammbesteller usw.)	5 107	5 309
	zusammen	68 840	71 926
	dagegen		68 840
	mithin mehr		3 086.

Die Zahlen lassen erkennen, wie durch Vermehrung der Postanstalten und der Arbeitskräfte immer mehr für Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gesorgt worden ist. Hand in Hand gegangen mit der Vermehrung der Arbeitskräfte ist eine Besserstellung mehrerer Beamtengruppen; ihnen sind durch Gesetz vom 25. Juni 1911 mit rückwirkender Kraft vom 1. Januar 1911 ab höhere Anfangsgehälter bewilligt worden.

Die Beschaffung neuer gesunder Diensträume, womit die italienische Postverwaltung bereits vor Jahren begonnen hat, ist 1910/11 in erfreulicher Weise weiter gefördert worden. In Bologna, Genua und Turin wurden Posthausneubauten vollendet, für den Bau neuer Gebäude in verschiedenen anderen Orten sind durch Gesetz vom 17. Juli 1910 2 450 000 Lire bewilligt worden; für Erweiterungsbauten, Instandsetzung und Unterhaltung von Diensträumen wurden beträchtliche Summen ausgegeben.

Die zur weiteren Ausbildung der Beamten für höhere Dienststellen in Rom bestehende »Höhere Post-, Telegraphen- und Fernsprechschule« war im Berichtsjahre von 69 Beamten besucht; darunter befanden sich 1 Doktor der Physik, 3 Doktoren des Ingenieurfachs und 38 Doktoren der Rechtswissenschaft.

Briefpostsendungen sind 1910/11 in Italien 1238½ Millionen Stück bearbeitet worden, fast 102 Millionen Stück mehr als im Jahre vorher; davon waren rund 564 Millionen oder fast die Hälfte Drucksachen und Zeitungen. Namentlich der Zeitungsverkehr mit dem Auslande, der in den Jahren 1901 bis 1910 um 179 v. H. gestiegen ist[1]), trägt wesentlich zu diesem Anwachsen der Zahl der beförderten Drucksachensendungen bei. Im Berichtsjahr ist die Zahl der ausländischen Bezieher von italienischen Zeitungen von 29 700 auf 34 475 und der italienischen Bezieher ausländischer Zeitungen von 24 602 auf 26 006 gestiegen. An diesem Verkehr ist Deutschland an erster Stelle beteiligt; es gab in Italien 15 982 Bezieher deutscher Zeitungen und in Deutschland

[1]) Deutsche Verkehrszeitung 1911, S. 445.

Digitized by Google

6930 Bezieher italienischer Zeitungen. Wieviel Zeitungsnummern befördert worden sind, gibt die Statistik nicht an. Unter den Briefsendungen befanden sich $72^1/_2$ Millionen portofreier Sendungen oder fast 6 v. H. aller Briefsendungen. Die Zahl der beförderten Einschreibsendungen hat rund 44 Millionen (1 306 500 weniger als im Jahre vorher), die der Wertsendungen 3 829 000 (317 000 weniger als im Vorjahre) mit einer Wertangabe von $2518^3/_4$ Millionen Lire betragen. Für den auffälligen Rückgang in der Zahl der beförderten Einschreibsendungen und Wertbriefe ist in den Erläuterungen zu den statistischen Angaben keine Aufklärung gegeben.

Der geringeren Zahl der beförderten Einschreibsendungen entsprechend ist auch die Zahl der Ersatzfälle für solche Sendungen um 202 Stück von 905 auf 703 und die Summe der gezahlten Ersatzbeträge von 24 964 Lire auf 20 489 Lire gesunken, dagegen ist die schon seit Jahren in auffälliger Weise im Aufsteigen begriffene Zahl der Ersatzfälle bei den Wertbriefen von 124 mit 44 702 Lire auf 150 mit 68 216 Lire weiter gewachsen. Mit Nachnahme in Gesamthöhe von $6^1/_2$ Millionen Lire waren 784 817 Briefpostsendungen belastet gegen 949 238 mit annähernd demselben Betrag im Vorjahre. Die Zahl der Briefe mit Rückschein belief sich wie im Jahre vorher auf $2^1/_4$ Millionen, die der Eilsendungen dagegen auf $6^1/_2$ Millionen; die Eilsendungen haben sich damit seit dem Rechnungsjahr 1906/7 gerade verdoppelt [1]).

Der Geldverkehr hat im Berichtsjahr eine ganz bedeutende Steigerung hauptsächlich durch das Anwachsen der Zahl der dienstlichen Postanweisungen erfahren; dieses wiederum war veranlaßt durch eine Vereinbarung zwischen dem Finanzministerium und dem Ministerium der Posten, wonach die Wiederverkäufer von Salz und Tabak, die ihre Waren im großen aus Staatsmagazinen bezogen, die Beträge dafür bei den Postanstalten einzahlen mußten, die sie dann mittels dienstlicher Postanweisung weiter verrechneten. Der Gesamtgeldverkehr an Ein- und Auszahlungen ist von $44^1/_2$ Millionen auf 51 Millionen Stück, der Umsatz von 4 Milliarden auf $5^1/_2$ Milliarden Lire gewachsen. Die Zahl der portopflichtigen Postanweisungen des Inlandverkehrs hat sich von $19^1/_2$ auf $20^1/_2$ Millionen Stück, ihr Betrag von $759^3/_4$ Millionen auf 829 Millionen Lire erhöht. Die dienstlichen Postanweisungen sind von $1^1/_4$ Millionen auf $3^1/_3$ Millionen Stück und $1^2/_3$ Milliarden Lire emporgeschnellt. Nach dem Auslande wurden 642 744 Postanweisungen mit $97^1/_2$ Millionen Lire (42 831 Stück und $29^1/_2$ Millionen mehr als 1909/10) aufgeliefert, und es gingen $2^3/_4$ Millionen Stück Postanweisungen über 323 Millionen Lire ($^1/_4$ Million Stück und $56^3/_4$ Millionen Lire mehr als im Jahre vorher) vom Ausland ein; darunter waren 418 532 Stück mit $31^1/_2$ Millionen Lire (3 Millionen Lire mehr als im Vorjahr) aus Deutschland, das in diesem Verkehr an dritter Stelle steht und von Frankreich (568 542 Stück über $34^1/_2$ Millionen Lire) und von den Vereinigten Staaten von Amerika, dem Hauptauswanderungsziele der Italiener (668 661 Stück über $133^1/_2$ Millionen Lire) übertroffen wird.

Die von der Bank von Neapel im Auftrag ausgewanderter Italiener angewiesenen, von italienischen Postanstalten ausgezahlten Beträge haben sich gleichfalls nicht unwesentlich vermehrt; sie sind um 9092 Stück mit 538 782 Lire auf 83 032 Stück über $12^1/_3$ Millionen Lire gestiegen. Dagegen ist die Zahl der ausgestellten Kreditbriefe von 213 auf 200 zurückgegangen und die Zahl der Auszahlungen auf Kreditbriefe von 805 auf 769 gefallen, ein Zeichen, daß sich die Kreditbriefe in Italien keiner besonderen Beliebtheit erfreuen, wenn sich auch die Gesamtsumme der Auszahlungen auf Kreditbriefe von 202 183 Lire auf 288 693 Lire gehoben hat.

[1]) Archiv 1909, S. 573.

Digitized by Google

Der Postauftragsverkehr weist bei ruhiger Entwicklung eine weitere Steigerung auf. Die Zahl der Postaufträge im Inlandverkehr hat um 163 208 Stück über 38 1/3 Millionen Lire zugenommen und ist auf 1 831 166 Stück über 204 3/4 Millionen gestiegen; davon wurden eingelöst 1 174 173 Stück über 146 1/4 Millionen Lire, uneingelöst blieben 656 993 Stück, von denen etwa die Hälfte zum Protest gegeben wurde. Nach dem Auslande wurden 15 574 (4868 weniger als im Vorjahr) über etwas mehr als 1 Million Lire abgeschickt; vom Auslande gingen ein 38 623 (13 006 weniger als 1909/10) über mehr als 2 300 000 Lire, davon fast die Hälfte (16 236) aus Frankreich, 9327 aus Deutschland, 4973 aus Österreich und 5184 aus der Schweiz.

Die Zahl der bearbeiteten Postpakete brachte bei 17 158 329 Stück nur ein Mehr von 14 228 gegen ein Mehr von 1 324 691 Stück im Jahre vorher. Die geringe Zunahme ist auf ein Sinken der Stückzahl aus dem ausländischen Verkehr um 43 465 zurückzuführen, während im inländischen Verkehr 57 693 Stück mehr bearbeitet worden sind. Aufgeliefert wurden Inlandpakete 13 024 351, davon 8 403 026 bis 3 kg und 4 621 325 über 3 bis 5 kg (darunter befanden sich 385 663 mit einem angegebenen Werte von 89 1/2 Millionen Lire und 2 602 826 mit 48 3/4 Millionen Nachnahme), Auslandpakete 1 279 631 Stück (darunter 40 607 mit 10 1/2 Millionen Lire Wertangabe und 148 066 mit mehr als 6 1/2 Millionen Lire Nachnahme). Vom Auslande gingen ein 2 568 665 Stück, unter ihnen 175 796 Wertsendungen mit 35 Millionen Lire Wertangabe. Im Durchgange wurden bearbeitet 242 123 gewöhnliche und 43 562 Wertpakete mit 10 Millionen Lire Wertangabe.

Die im Dezember 1910 eingeführte Erhöhung der Gewichtsgrenze von 5 kg auf 10 kg für Pakete zwischen den Hauptprovinzstädten und den italienischen Postanstalten im Auslande hatte wenig Einfluß auf die Entwicklung des Paketverkehrs, anscheinend weil die Neuerung nicht genügend bekannt war; von Paketen mit dem höheren Gewichte kamen in Italien 653 an und 200 wurden aufgeliefert.

Für beschädigte, beraubte und verloren gegangene Pakete wurden im ganzen 50 706 Lire Schadensersatz bezahlt; davon sind von Ersatzpflichtigen wieder eingezogen worden 16 472 Lire; 14 568 Lire wurden auf die Postkasse übernommen, für 19 666 Lire schwebte am Ende des Rechnungsjahrs noch die Untersuchung wegen Ermittelung eines ersatzpflichtigen Teiles.

Im Postbeförderungsdienste wurden im Berichtsjahre 44 902 300 Briefkartenschlüsse abgefertigt und 44 961 065 empfangen; gegen das Vorjahr bedeuten diese Zahlen eine Zunahme der abgefertigten Kartenschlüsse um 1 320 935 und der empfangenen um 1 357 800. Für die Wahrnehmung des Postdienstes auf Eisenbahnen und Wasserstraßen sorgten täglich 146 Bahnposten, 8 Seeposten und 710 Schaffnerbahnposten; außerdem verkehrten nur an den Wochentagen noch 2 weitere Bahnposten. Von den im Eisenbahn-Postdienste tätigen 531 Beamten und 1178 Unterbeamten wurden täglich 187 254 km (7 551 km mehr als im Jahre vorher) zurückgelegt. Zur Verbesserung des Postbeförderungsdienstes auf Eisenbahnen wurden 60 neue staatseigene Bahnpostwagen (53 für Italien selbst und 7 für Sardinien) eingestellt, davon 30 dreiachsige 12 1/2 m lange, 23 zweiachsige 10,80 m lange und 7 8 m lange Wagen. Der Gesamtwagenpark für den Eisenbahn-Postdienst setzte sich Ende 1910/11 zusammen aus 383 staatseigenen Bahnpostwagen und 121 den Eisenbahnverwaltungen gehörenden Fahrzeugen. Für Erleuchtung und Heizung der Bahnpostwagen sind 156 740 Lire, für Instandhaltung 205 535 Lire ausgegeben worden. Bei der Beförderung der Posten auf Landwegen wurden zur Neueinrichtung von 70 Fahrposten, 96 Fußposten, 35 Postverbindungen mit Straßenbahnen 172 536 Lire mehr und für Vermehrung der Kraftwagenverbindungen um 19 neue Linien allein 221 558 Lire mehr als im Vorjahr auf-

Digitized by Google

gewendet; dies zeigt, welche Bedeutung die italienische Postverwaltung diesem neuen Verkehrsmittel mit Recht beimißt. Die Kosten des gesamten Postbeförderungsdienstes haben 9890464 Lire betragen; davon entfielen 2360464 Lire auf die Beförderung der Sendungen mit Eisenbahnen und 7530000 Lire auf die Beförderung auf Land- und Wasserstraßen. Als Beförderungsmittel auf Land- und Wasserwegen waren am Ende des Rechnungsjahrs 1910/11 vorhanden 3546 Fußposten, 231 Reitposten, 2655 Fahrposten, 27 Bootposten, 90 Botenposten auf Straßenbahnen und 84 Kraftwagenlinien.

Die der Firma Lamson-Mix & Genest in Berlin übertragene Ausführung von **Rohrpostanlagen** in Mailand, Rom und Neapel war am 30. Juni 1911 so weit gefördert, daß die Abnahme der Anlage in Mailand (9500 m) unmittelbar bevorstand und die Einrichtung in Rom (12400 m) fast vollendet war; dagegen war man in Neapel über die Vorarbeiten noch nicht hinausgekommen.

Auf dem Gebiete des **Telegraphenwesens** war im Jahre 1910/11 ein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen. Die Telegraphenämter in Bologna und Turin sowie in 11 kleineren Städten wurden in neuen zweckentsprechenderen Gebäuden untergebracht. Nachdem man mit der unterirdischen Führung von Leitungen in größeren Städten, wozu man im Jahre 1906/7 zum ersten Male in größerem Umfang übergegangen war, gute Erfahrungen gemacht hatte, sind auch im Berichtsjahre solche Leitungsumlegungen in Como, Reggio, Emilia und Velletri vorgenommen worden. Neue **Luftkabel** wurden 1910/11 nicht gezogen, dagegen ein neues **Unterseekabel** Pianosa–Montecristo gelegt. Im unterirdischen Telegraphennetze sind mehrfach empfindliche **Störungen** eingetreten; so sind zu den bei Beginn des Rechnungsjahrs bereits bestehenden Störungen der Kabel Elba–Pianosa, Procida–Ischia und Gallico–Gazzi noch 9 andere Störungen hinzugekommen; sämtliche Störungen sind außer im Kabel Gallico–Gazzi, das infolge der während des Erdbebens von Messina erlittenen Beschädigungen vielleicht dauernd unbrauchbar bleiben wird, im Laufe des Rechnungsjahrs beseitigt worden.

Die **Zahl** der von den Telegraphenanstalten bearbeiteten **Telegramme**, einschließlich der umtelegraphierten, betrug $92^1/_2$ Millionen Stück oder $13^1/_2$ Millionen mehr als im Vorjahre; davon waren 19346571 aufgelieferte Telegramme. Nach dem Auslande wurden 1646761 Telegramme abgesandt und 1674856 vom Ausland empfangen, d. s. 112000 und 72000 mehr als 1909/10. Fast die Hälfte aller im ausländischen Verkehr bearbeiteten Telegramme entfiel auf Deutschland (678777) und auf Frankreich (778666). Die Zunahme des inländischen Telegrammverkehrs ist nach dem Bericht in der Hauptsache auf die am 1. Dezember 1910 in Kraft getretene Herabsetzung der Gebühren (60 Ct. für Telegramme bis zu 10 Wörtern) zurückzuführen, die in 7 Monaten eine Steigerung der Stückzahl um 32 v. H. mit einer Mehreinnahme von über 1 Million Lire gebracht hat. Die Zahl der **gebührenfrei** beförderten Telegramme ist um 1160913 auf 4957587 mit einem Gebührenwerte von $9^1/_3$ Millionen Lire angewachsen; ihre außergewöhnliche Zunahme wird zurückgeführt auf die im Herbste 1910 in verschiedenen Provinzen ausgebrochene Cholera, die Staatstelegramme der Generaldirektion für das Gesundheitswesen, der staatlichen Medizinalbeamten, des Roten Kreuzes usw. in bedeutender Anzahl veranlaßt hatte.

Von den beförderten Telegrammen betrafen:

Börsen- und Handelsangelegenheiten	36,84	v. H.
politische Nachrichten	1,10	-
Familiennachrichten	25,02	-
Sonstiges	36,14	-
Chiffriert waren	0,90	-
zusammen ...	100,00.	

Digitized by Google

Zur Bewältigung des in fast allen Provinzen beträchtlich gestiegenen Verkehrs wurden 109 neue Leitungen gebaut, die Zahl der Telegraphenanstalten um 210 auf 8451 erhöht (5932 staatliche und 2519 Eisenbahn-Telegraphenstationen) und leistungsfähigere Apparate eingestellt; so trat an die Stelle des einfachen Hughesbetriebs, der sich nicht als ausreichend erwiesen hatte, der Baudot-Zweifachbetrieb zwischen Genua und Florenz sowie Florenz und Venedig, an die Stelle des Morseapparats der leistungsfähigere Hughesapparat zwischen Bologna und Ravenna, Venedig und Brescia, Brescia und Bergamo sowie zwischen Mailand und Mantua

Die Länge der Telegraphenlinien betrug Ende Juni 1910 51 172 km, die der Leitungen 311 584 km, 927 km und 12 486 km mehr als im Jahre vorher. An Apparaten waren im Betriebe 9 596 Morse- und 17 Morsegegensprechapparate, 477 gewöhnliche und 64 Hughesgegensprechapparate, 45 Baudot-Zweifach- und 81 Baudot-Vierfachapparate, 106 Wheatstone-, 604 Klopfer- und 2 Rowland-Apparate. Die Zahl der Morseschreiber hat um 392, die der Klopfer um 166 und die der Sammler, von denen 6027 vorhanden waren, um 764 zugenommen.

Um die Beamten zu immer größeren Leistungen anzuspornen, werden seit 1902 Preise für die Beamten ausgesetzt, die im Laufe eines Rechnungsjahrs durchschnittlich täglich mindestens 100 Telegramme befördert haben; doch sind zu dem Wettbewerbe nur Beamte der 18 größten Ämter zugelassen. Seit 1908/9 werden alljährlich 25 000 Lire zu diesem Zwecke verwendet. 1910/11 konnten 413 Beamte (121 mehr als im Jahre vorher) mit einem Preise bedacht werden, davon in Mailand 78 und in Rom 74.

Funkentelegraphenstationen wurden neu eingerichtet in Neapel (S. Elmo) und Palermo (Sferracavallo), die hauptsächlich mit dazu dienen sollen, die Telegraphenleitungen zu entlasten. Die beiden Stationen haben in der Zeit vom Januar bis Juni 1911 13 780 oder täglich 75 Telegramme verarbeitet; ihr Verkehr wäre wohl noch größer gewesen, wenn er nicht durch atmosphärische Störungen häufig unterbrochen worden wäre. Im ganzen Rechnungsjahre sind durch Funkspruch von 19 Anstalten 32 379 Telegramme oder 18 859 mehr als im Vorjahre befördert worden. Den stärksten Verkehr hatten neben den beiden schon genannten Anstalten die in Capo Sperone (3851), Capo Mele (2735), Ponza (962) und Forte Spuria (600).

Eine beträchtliche Steigerung zeigt auch die Entwicklung des Fernsprechbetriebs, der in Italien zum Teil vom Staate, zum Teil von Privatgesellschaften wahrgenommen wird[1]). Die Zahl der staatlichen Orts-Fernsprechnetze wurde von 65 mit 153 000 km Leitung auf 67 mit 182 000 km Leitung, die der staatlichen Fernleitungen von 318 auf 368 und um 2 847,599 km Leitung vermehrt. Von Privatgesellschaften wurden 16 neue Orts-Fernsprechnetze eingerichtet, und damit deren Zahl auf 170 mit über 54 000 km Leitung gebracht, sowie 11 Fernleitungen von 322,900 km Länge dem Betrieb übergeben. Im ganzen waren am 30. Juni 1911 an Fernleitungen vorhanden:

a) staatliche internationale ..	13	mit	78,552	km	Länge	und	1 517,104	km Leitung,
b) staatliche inländische	355	-	25 666,646	-	-	-	51 333,292	- -
c) privatgesellschaftliche	131	-	4027,678	-	-	-	8055,356	- -
zusammen ...	499	mit	30 452,876	km	Länge	und	60 905,752	km Leitung.

Die Zahl der öffentlichen Sprechstellen ist von 1048 auf 1254 gestiegen; davon waren 445 staatliche, 809 in Händen von Privatgesellschaften.

Um dem immer stärker wachsenden Fernverkehr gerecht werden zu können, wurden neben der Anlage neuer Leitungen 47 staatliche und 13 Fernämter

[1] Vgl. Archiv 1908, S. 92 ff.

Digitized by Google

der Privatgesellschaften neu eingerichtet. Die Einnahmen aus Gesprächen in Fernleitungen haben betragen bei den

a) staatlichen Ämtern..... 2 947 389 Lire (387 567 Lire mehr als 1909/10),
b) Privatanstalten ..... 942 549 - (156 923 - - - 1909/10),

zusammen ... 3 889 938 Lire (544 490 Lire mehr als 1909/10).

Das Gesamtergebnis aus dem Fernsprechverkehr, der seit 10 Jahren ständig einen Überschuß aufweist, war sehr günstig. Es haben betragen die Einnahmen rund 13 Millionen Lire, die Ausgaben rund 8 Millionen Lire, so daß sich ein Überschuß von 5 Millionen Lire ergibt, der zur Zahlung des 4. Teilbetrags für den Rückkauf der Fernsprechnetze von Privatgesellschaften [1]) und zur Tilgung von Vorschüssen aus dem außerordentlichen Etat verwendet worden ist; trotzdem verblieb noch ein nennenswerter Betrag als Reinüberschuß aus dem Fernsprechbetrieb.

Der seit dem Jahre 1876 (Gesetz v. 27. Mai 1875) bestehende Postsparkassendienst entwickelte sich mit gewohnter Regelmäßigkeit weiter [2]). An diesem Dienstzweige beteiligten sich 9246 Postsparkassen einschließlich der in der Kolonie Eritrea, bei den italienischen Postanstalten im Auslande und an Bord der Kriegschiffe. Die Zahl der Sparbücher stieg auf 5 421 067. Die auf diese Bücher eingezahlten Beträge beliefen sich auf $876^1/_4$ Millionen Lire, $175^3/_4$ Millionen Lire mehr als 1909; die Rückzahlungen stiegen um $70^1/_4$ Millionen auf 731 Millionen Lire. Das Guthaben der Sparer erhöhte sich um $145^1/_4$ Millionen Lire auf $1773^1/_4$ Millionen Lire. Die erzielten Zinsen betrugen 37,8 Millionen Lire. Auf je 1000 Einwohner entfielen 164 Sparbücher mit einem Guthaben von 53 790 Lire, während es noch im Jahre 1906 nur 142 Sparbücher mit 36 736 Lire waren; für einen vierjährigen Zeitraum ergibt sich mithin eine Steigerung um 15,5 v. H. der Sparbücher und 46,4 v. H. der Guthaben. Den höchsten Umsatz erzielte die Provinz Piemont. Eine beträchtliche Steigerung erfuhren die Beträge, die von im Auslande lebenden Italienern durch Vermittelung der italienischen Regierungsvertreter eingezahlt wurden; sie betrugen über $62^1/_2$ Millionen Lire und übertrafen das Vorjahr um $25^1/_4$ Millionen. Die durch Postfreimarken eingezahlten und die in den Schulen eingesammelten Summen haben nur eine ganz geringe Zunahme zu verzeichnen gehabt; es wird die Befürchtung ausgesprochen, daß diese Art der Einzahlung von Sparpfennigen allmählich ganz verschwinden wird. Durch Einziehung von Lotteriegewinnen, ein Verfahren, das seit 1881 besteht, flossen der Postsparkasse in 1231 Fällen 235 580 Lire zu. Im Dienste der Arbeiter-, Alters- und Invalidenversicherungskasse wurden auf 13 924 Neuanmeldungen (1854 mehr als 1909) und auf 214 571 bestehende Konten 142 398 Lire mehr als im Vorjahr, im ganzen über $1^1/_2$ Millionen Lire, eingezahlt. Dieser Kasse fielen auch die Guthaben von 2802 Sparbüchern (62 400 Lire) gesetzmäßig zu, auf die in den letzten 30 Jahren weder Ein- noch Auszahlungen bewirkt worden waren. Bei den Postsparkassen an Bord der Kriegschiffe wurden 2963 Einzahlungen mit 301 700 Lire bewirkt; wenngleich auch die Rückzahlungen ziemlich bedeutend waren, betrug doch das Guthaben der Seeleute 887 332 Lire, die sie von ihrer Löhnung erübrigt hatten. Der Verkehr der Postsparkassen in der Kolonie Eritrea und bei den italienischen Postanstalten im Auslande, zusammen 18 Ämtern, belief sich mit 7584 Einzahlungen auf 2 Millionen Lire und mit 3746 Auszahlungen auf 2,2 Millionen Lire.

[1]) Vgl. Archiv 1908, S. 92 ff.
[2]) Der Bericht behandelt das Kalenderjahr 1910.

Digitized by Google

Im Auslandsverkehr auf Grund der mit Frankreich, Ägypten und England getroffenen besonderen Abkommen hat sich der Dienst mit Frankreich gut entwickelt, dagegen ist er mit Ägypten und England nicht von besonderer Bedeutung gewesen. Das Nähere ergibt nachstehende Übersicht:

a) im Auslande sind auf italienische Sparbücher gezahlt worden:

in Frankreich	in 979	Fällen	508 562 Lire,
- Ägypten	- 24	-	28 909 -
- England	- 7	-	2 365 -

b) in Italien sind gezahlt worden auf Sparbücher, die ausgestellt waren:

in Frankreich	in 1 239	Fällen	604 855 Lire,
- Ägypten	- 14	-	13 640 -
- England	- 9	-	10 972 - .

Die Postsparkasse vermittelt für ihre Mitglieder auch den Ankauf von Staatsschuldscheinen. Im Jahre 1910 wurden 12 956 solcher Papiere für über 31¾ Millionen Lire erworben, 1135 Stück und 6½ Millionen Lire mehr als 1909. Für Rechnung der Gerichtsschreibereien nimmt die Postsparkasse auch die in Zivil- und Strafsachen zu zahlenden Beträge an.

Die Gesamteinnahmen der Post- und Telegraphenverwaltung betrugen im Jahre 1910/11 151 321 341 Lire (10 318 367 Lire mehr als im Jahre vorher); davon kamen 115 Millionen Lire auf die Post, 22½ Millionen Lire auf die Telegraphie, 13½ Millionen auf das Fernsprechwesen und der Rest auf sonstige Einnahmen. Durch den Übergang des Seepostdienstes auf den Etat des Marineministeriums wurde bei den Ausgaben eine Ersparnis von 12 600 000 Lire erzielt, die jedoch zur Hälfte wieder durch Mehrausgaben für das Personal aufgezehrt wurde. Die Ausgaben beliefen sich auf 124 269 144 Lire (10 226 084 Lire weniger als 1909/10), so daß sich ein Überschuß von 27 052 197 Lire ergab, 20 544 450 Lire mehr als im Jahre vorher.

Grund- und Gebäudesteuern für Teile reichseigener Grundstücke im Bereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes. — Nachforderungen an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus.

1. Das Königlich Preußische Oberverwaltungsgericht hat in der Gesamtsitzung vom 20. Juni 1914 die Rechtsfrage,

> ob die Dienstwohnungen der Beamten — abgesehen von den etwa mit ihnen verbundenen Standesaufwands- (Repräsentations-) und sonstigen Diensträumen, wie Pförtnerraum, Sprechzimmer von Ärzten — nach § 24 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes schlechthin als nicht zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt gelten müssen und deshalb grundsteuerpflichtig sind,

im Gegensatze zur bisherigen Rechtsprechung[1]) bejaht. Danach sind Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern auch für solche Dienst- und Mietwohnungen in

[1]) Vgl. Archiv 1912, S. 597 und 1914, S. 18.

Digitized by Google

reichseigenen Gebäuden zu zahlen[1]), die dem Inhaber von seiner vorgesetzten Behörde in erster Linie nicht zur Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses, sondern zur Ermöglichung ständiger Anwesenheit im Dienstgebäude oder in dessen Nähe zur ordnungsmäßigen Vornahme des Dienstes überwiesen worden sind. Die Steuerpflicht umfaßt auch die zu den Wohnungen gehörenden Gärten.

2. Ist ein reichseigenes Grundstück oder Gebäude als ein einheitliches Ganzes für den öffentlichen Dienst bestimmt, so erstreckt sich die Steuerfreiheit auch auf solche Teile, die zwar nicht zum öffentlichen Dienste selbst bestimmt sind, wohl aber damit zusammenhängenden, nicht besonderen, anders gearteten Zwecken dienen. In diesem Sinne hat das Oberverwaltungsgericht in einem Rechtstreit entschieden, bei dem es sich um die Besteuerung eines zu einer Gewehrfabrik der Heeresverwaltung gehörenden Gebäudes mit einem Arbeiterspeisesaale nebst Garten und einer Wohnung des Kantinenpächters handelte. Der entscheidende Teil des Urteils vom 17. März 1908, J.-N. II. 537 (Entscheidungen des OVG., Bd. 52, S. 143) lautet folgendermaßen:

> »Der Vorderrichter sieht eine unmittelbare Bestimmung des Speisesaalgebäudes für den öffentlichen Dienst, wie sie für die Anwendung des § 24 lit. c des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 erforderlich ist, deshalb nicht als vorliegend an, weil die Beköstigung der Arbeiter in diesem Gebäude, wenn durch sie auch der Dienstbetrieb der Gewehrfabrik gefördert werde, doch mit der eigentlichen Dienstausübung nichts zu tun habe. Hiermit hat der Vorderrichter den Begriff der unmittelbaren Bestimmung für den öffentlichen Dienst zu eng begrenzt. Es ist bei einem als einheitliches Ganzes unmittelbar für den Betrieb eines öffentlichen Dienstes bestimmten Grundstück oder Gebäude nicht zu untersuchen, ob sich in jedem einzelnen Teile oder Raume dieses Grundstücks oder Gebäudes tatsächlich ein öffentlicher Dienst vollzieht, sofern der einzelne Teil oder Raum nur überhaupt den Zwecken des einheitlichen Ganzen dient. Die unmittelbare Bestimmung für den öffentlichen Dienst wird vielmehr nur insoweit ausgeschlossen, als das Grundstück oder Gebäude in einzelnen Teilen oder Räumen zu andersgearteten, mit denen des einheitlichen Gesamtbetriebs nicht zusammenfallenden Zwecken benutzt wird. Hiernach sind bei einer Fabrik, deren Betrieb einen öffentlichen Dienst bildet, auch alle diejenigen Flächen und Räume als unmittelbar für diesen Dienst bestimmt zu betrachten, die zum Aufenthalte der Fabrikarbeiter und sonstigen Angestellten vor Beginn und nach Beendigung des Dienstes sowie während der Betriebspausen, insbesondere zum Umkleiden, zur Erholung und zur Einnahme von Mahlzeiten dienen, wie auch die zur Aufbewahrung von Kleidungstücken oder von mitgebrachten Nahrungsmitteln der Arbeiter dienenden Räume und die von ihnen benutzten Aborte dieselbe Zweckbestimmung haben. Diese Grundsätze hat der Vorderrichter verkannt, wegen des hierin zu findenden Rechtsirrtums unterliegt daher die Vorentscheidung der Aufhebung.
>
> Bei freier Beurteilung ist die Sache nicht spruchreif. Es ergibt sich zwar bei der Anwendung der dargelegten Grundsätze ohne weiteres, daß der Arbeiterspeisesaal, der nach der unbestrittenen

[1]) Wegen Vermeidung von Doppelbesteuerungen für Grundstücke, die der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 unterworfen sind, vgl. Archiv 1910, S. 227.

Digitized by Google

Angabe des Klägers nicht verpachtet ist und auch denjenigen Arbeitern zur Verfügung steht, die von dem Kantinenpächter für ihre Mahlzeiten nichts entnehmen, von der allgemeinen Zweckbestimmung des Grundstücks der Gewehrfabrik für den öffentlichen Zweck nicht ausgeschlossen ist. Dasselbe wird auch für den zum Speisesaalgebäude gehörigen, offenbar zum Aufenthalt und zur Erholung der Arbeiter bestimmten Garten anzunehmen sein. Das vorliegende Aktenmaterial gibt aber keinen genügenden Aufschluß darüber, in welchem Verhältnisse der Kantinenpächter zu den dienstlichen Zwecken der Gewehrfabrik steht, ob die von ihm benutzte Wohnung ihm vermietet ist oder nicht, und ob sie nach den obwaltenden Umständen für seine gewerblichen Zwecke oder ob und inwiefern sie für Dienstzwecke bestimmt ist. Da hiervon die Steuerfreiheit oder Steuerpflichtigkeit jener Wohnung abhängt, so war zur Beschaffung der in dieser Beziehung noch erforderlichen Aufklärung, bei der namentlich der mit dem Kantinenpächter abgeschlossene Vertrag zu berücksichtigen sein wird, die Sache in die Vorinstanz zurückzuverweisen. Je nachdem die Aufklärung zur Annahme der Steuerfreiheit oder der Steuerpflichtigkeit der Wohnung des Kantinenpächters führt, wird Kläger vollständig oder nur zum Teil von der geforderten Steuer freizustellen sein.«

Von wesentlicher Bedeutung ist diese Entscheidung für die Steuerfreiheit der Erfrischungsräume, Übernachtungsräume usw. in Post- und Telegraphendienstgebäuden.

3. Die Gemeinden erheben die Grund- und Gebäudesteuern oft in Form von Zuschlägen zur staatlich veranlagten Grund- und Gebäudesteuer. Nach dem preußischen Gesetze, betreffend die anderweite Regelung der Grundsteuer, vom 21. Mai 1861 (GS., S. 253) sind von der staatlichen »Grundsteuer«, d. h. von Steuern für Gebäude nebst den dazu gehörenden Hofräumen und Hausgärten sowie von Steuern für Liegenschaften, die dem Staate gehörenden Grundstücke befreit (§§ 1 und 4); die Befreiung erstreckt sich auch auf die reichseigenen Grundstücke und Gebäude (§ 2 des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911, RGBl., S. 187). Das preußische Gesetz wegen Aufhebung direkter Staatssteuern vom 14. Juli 1893 (GS., S. 119) — durch das die staatliche Grund- und Gebäudesteuer außer Hebung gesetzt worden ist — schreibt vor (§ 4), daß die zur Erhebung der Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern vorzunehmende staatliche Veranlagung auf diejenigen Liegenschaften und Gebäude auszudehnen ist, die von der Staatssteuer freigeblieben, aber den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes gemäß der Kommunalsteuerpflicht unterworfen sind. Danach werden von reichseigenen Grundstücken nur diejenigen Teile nach dem Nutzungswerte staatlich veranlagt, die gemeindesteuerpflichtige Räume enthalten. Diensträume der Staats- und Reichsbehörden werden staatlich nicht veranlagt. Ebenso sind sonstige nach § 24 Abs. c des Kommunalabgabengesetzes steuerfreien Teile reichseigener Grundstücke als der staatlichen Veranlagung nicht unterliegend anzusehen und in den Steuerbüchern von etwaigen früheren Veranlagungen freizustellen.

4. Nach § 84 des Kommunalabgabengesetzes können Steuerpflichtige, die bei der Veranlagung direkter Gemeindesteuern übergangen oder aus unzureichendem Grunde steuerfrei geblieben sind, ohne daß eine strafbare Hinterziehung der Steuer stattgefunden hat, zur nachträglichen Entrichtung der Gemeindesteuer für die drei Rechnungsjahre herangezogen werden, die dem Rechnungs-

Digitized by Google

jahre vorangegangen sind, in dem die Übergehung[1]) festgestellt worden ist. Ebenso sind nach § 87 des Kommunalabgabengesetzes unerhobene Gebühren und Beiträge auf die Frist von drei Jahren seit dem Ablaufe desjenigen Jahres, in dem die Forderung entstanden ist, nachzuzahlen. Gegenüber dem Reichsfiskus erlischt das Recht der Gemeinden auf Gebühren, Beiträge und Steuern nach § 8 Abs. 1 des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 (RGBl., S. 187) mit Ablauf des Rechnungsjahrs, das auf das Rechnungsjahr folgt, in dem die Forderung entstanden ist. Auf Grund dieser Bestimmung des Reichsbesteuerungsgesetzes erhob die Kaiserliche Ober-Postdirektion in P. die Klage gegen die Veranlagung des Magistrats in R. vom 11. Februar 1913, in der das Postgrundstück in R. für die Steuerjahre 1910, 1911 und 1912 nachträglich zur Gebäudesteuer herangezogen wurde. Es wurde die Freistellung für das Steuerjahr 1910 beansprucht. Der Bezirksausschuß wies die Klage ab. Das Oberverwaltungsgericht kam zu der Entscheidung, daß die Frist im § 8 Abs. 1 des Reichsbesteuerungsgesetzes nur für die Forderungen gelten könne, die nach dem 1. April 1911 entstanden sind. Aus dem Urteile des Oberverwaltungsgerichts vom 6. Januar 1914 I G 727/13 ist folgendes anzuführen:

> »Im vorliegenden Falle sind die Voraussetzungen des § 84 (des Kommunalabgabengesetzes) gegeben. Da die Heranziehung am 24. Februar 1913 erfolgt ist und eine Forderung an Gemeindegebäudesteuer für das Rechnungsjahr 1910 in Frage steht, so würde die Nachforderung zulässig sein, wenn die im § 84 a. a. O. vorgeschriebene Frist maßgebend ist.
>
> Mit Unrecht stellt dies der Kläger unter Berufung auf § 8 des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 (RGBl., S. 187) in Abrede. Würde die im Abs. 1 des § 8 angeordnete Frist maßgebend sein, so würde eine Nachforderung für das Rechnungsjahr 1910 nur bis zum Ablaufe des Rechnungsjahrs 1911, d. h. bis zum 31. März 1912, zulässig gewesen sein.
>
> Das Reichsbesteuerungsgesetz trat (§ 12 das.) am 1. April 1911 in Kraft. Daß die Frist des § 8 Abs. 1 nur dann das Recht auf Steuern zum Erlöschen bringt, wenn auch die Entstehung der Forderung in die zeitliche Herrschaft des Reichsbesteuerungsgesetzes fällt, sagt zwar das Gesetz nicht ausdrücklich; es ist aber aus seinem Inhalte zu entnehmen.
>
> Das Reichsbesteuerungsgesetz hat es nicht darauf abgesehen, die Frist des § 84 des Kommunalabgabengesetzes in eine andere Frist umzuwandeln. Es ist ein Reichsgesetz und gilt daher in allen Bundesstaaten; es betrifft auch einerseits nicht die Kommunalabgaben überhaupt, sondern nur die des Reichs, und anderseits bezieht es sich auf die Besteuerung des Reichs nicht nur in den Gemeinden, sondern auch in den weiteren Kommunalverbänden und in den Bundesstaaten. Es bestimmt die Abgabepflicht des Reichs in einem Bundesstaat, einer Gemeinde oder einem weiteren Kommunalverbande zu Gebühren und Beiträgen (§ 1), in Gemeinden und weiteren Kommunalverbänden zu Realsteuern vom Grundbesitz und zu indirekten Steuern.... Mit dieser Ordnung sollte, wie aus den Vorarbeiten des Gesetzes, namentlich der Begründung des Gesetzentwurfs (Reichstag, 12. Legislaturperiode, II. Session 1909/10, Nr. 310) zu ersehen ist, die bis dahin noch fehlende gesetzliche Regelung der Frage

[1]) Vgl. Archiv 1909, S. 607.

Digitized by Google

herbeigeführt werden, inwieweit das Reich zu den Staats- und Gemeindelasten beizutragen verpflichtet sei. Eine darauf bezügliche Vorschrift hatte es bis dahin nur im § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der zum dienstlichen Gebrauch einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände vom 25. Mai 1873 (RGBl., S. 113) gegeben, indem dort vorgeschrieben war, daß hinsichtlich der von Steuern und sonstigen dinglichen Lasten die im Eigentume des Reichs befindlichen Gegenstände den im Eigentume des einzelnen Staats befindlichen Gegenständen gleichgestellt seien, welche Vorschrift nach ihrem Wortlaut und ihrer Entstehungsgeschichte sich auf Realsteuern beschränkte. Sollte mit dem neuen Gesetze dieser Zustand aufrechterhalten werden (Begründung a. a. O., S. 9), so handelte es sich doch auch im übrigen überall um eine erstmalige gesetzliche Regelung. Diese erfolgte gleichmäßig gegenüber allen Bundesstaaten, Gemeinden und weiteren Kommunalverbänden, gleichgültig, ob hier oder dort Fristen für die Nachforderung von Gebühren, Beiträgen oder Steuern bestanden oder nicht.

Die gleiche Frist wurde für Gebühren, Beiträge und Steuern und ohne Rücksicht, ob es sich um einzelstaatliche oder kommunale Abgaben handelte, bestimmt. Maßgebend war für die Bemessung der Frist das ‚Interesse einer etatsmäßigen Wirtschafts- und Kassenführung' (Begründung a. a. O., S. 19).

Bei einer solchen Regelung kann der Gesetzgeber nur die durch das Reichsbesteuerungsgesetz begründeten Abgabeverpflichtungen im Auge gehabt haben, wie dies auch der Wortlaut des § 10 ‚die durch das Gesetz begründeten Abgabe- und Zuschußverpflichtungen des Reichs' (vgl. dazu die Begründung des § 9 des Gesetzentwurfs, a. a. O., S. 20) erkennen läßt. Das Reichsbesteuerungsgesetz bestimmt daher, indem es selbst der Abgabepflicht des Reichs eine einheitliche Rechtsgrundlage gibt, auch die Frist im § 8 Abs. 1 nur für die Geltendmachung des unter seiner zeitlichen Herrschaft entstandenen Rechts auf Gebühren, Beiträge und Steuern. Die Frist des § 8 Abs. 1 des Reichsbesteuerungsgesetzes kann daher nur für Steuerforderungen gelten, welche nach dem 1. April 1911, dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes, entstanden sind.«

Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte.

Ein bei dem Postamt in H. aus Dänemark eingegangenes Postpaket mit 300 Kronen Wertangabe war nach vorschriftsmäßiger Weitergabe an die Zollbehörde aus dem Zollamte gestohlen worden. Die Absenderin verklagte die Zollverwaltung auf einen Schadensersatz von 15 000 ℳ, weil die Sendung diesen Betrag in barem Gelde enthalten und das Zollamt den Verlust des Pakets in fahrlässiger Weise verschuldet habe. Die Zollverwaltung bestritt jedes Verschulden, in jedem Falle aber hafte sie höchstens bis zum Betrage des angegebenen Wertes von 300 Kronen. Das Landgericht hat die Klage wegen mangelnden Verschuldens der Zollverwaltung abgewiesen, das Oberlandesgericht

Digitized by Google

den Klageanspruch für dem Grunde nach berechtigt erklärt und die Sache an das Landgericht zurückverwiesen. Die hiergegen eingelegte Revision ist vom Reichsgerichte verworfen worden (Urteil vom 19. Mai 1914. III 48. 1914).

Gründe: Durch die Postordnung für das Deutsche Reich vom 20. März 1900 § 39 XV ist vorgeschrieben, daß zollpflichtige Sendungen zur zollamtlichen Abfertigung an die zuständige Zoll- und Steuerstelle zu übergeben sind. Die Zollbehörde, die auf Grund dieser Vorschrift die Sendungen von der Post empfängt, übernimmt sie kraft öffentlichen Rechts im öffentlichen Interesse. Aus dieser Tatsache ergibt sich eine öffentlich-rechtliche Verwahrungspflicht, auf die entsprechend die Vorschriften des bürgerlichen Rechts anzuwenden sind .... Das zwischen dem durch die Zollbehörde vertretenen Staate und dem Absender entstehende Rechtsverhältnis ist nach der in der Rechtsprechung des Reichsgerichts vertretenen Auffassung als ein stillschweigend abgeschlossenes vertragsartiges anzusehen. Aus diesem vertragsähnlichen Verhältnisse der Streitteile folgt die Haftung des Staates (§§ 31, 89 BGB.), weil die den Schaden der Klägerin verursachenden Handlungen und Unterlassungen einem verfassungsmäßig berufenen Vertreter zur Last fallen. Mit Recht verneint das Berufungsgericht die entsprechende Anwendbarkeit des § 690 BGB., weil die Verwahrung beim Zollamte, wenn auch unentgeltlich, so doch jedenfalls nicht im ausschließlichen Interesse der Absender, vielmehr im öffentlichen (Zoll-) Interesse stattfindet. Der Beklagte haftet also für jedes Verschulden (§§ 276, 278 BGB.) ....

Wegen der schuldhaften Verletzung der Pflichten aus dem vertragsähnlichen Verhältnisse hat der Beklagte den vollen Wert des abhanden gekommenen Pakets zu ersetzen.

Die Post haftet auf Grund des Beförderungsvertrags nach §§ 6 und 8 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 höchstens zum Betrage des angegebenen Wertes. Allein ihre Haftpflicht war erloschen durch die Abgabe des Pakets an die Zollbehörde (§ 39 XV der Postordnung, vgl. Aschenborn Postgesetz, Vorbemerkung A 6 b vor Abschnitt II). Das Vertragsverhältnis mit der Post war durch die Übergabe an die Zollbehörde beendet, von einem Eintritte der Zollverwaltung in dieses Vertragsverhältnis kann daher nicht die Rede sein.

Die Wertangabe war nur für den Beförderungsvertrag mit der Post bestimmt und maßgebend. Für die Rechtsbeziehungen zwischen dem Absender und dem durch die Zollbehörde vertretenen Staate war sie ohne Bedeutung .... Der Zollbehörde würde — gleichwie der Post nach § 8 des Postgesetzes — der Beweis zustehen, daß der gemeine Wert hinter dem angegebenen zurückbleibt, sie würde bei Gelingen des Beweises nur auf den gemeinen Wert haften. Umgekehrt muß dem Absender gestattet sein, zu beweisen, daß der wahre Wert den angegebenen übersteigt. Bei der Ersatzpflicht der Post ist die Ersatzpflicht für den höheren Wert gesetzlich ausgeschlossen (§ 8), für die Haftung der Zollbehörde besteht eine solche Beschränkung nicht. Die Tatsache der zollamtlichen Verwahrung hat ein völlig neues Rechtsverhältnis geschaffen, das mit dem erledigten Postbeförderungsvertrage gar nichts zu tun hat. Der Umfang der Haftpflicht der Zollverwaltung bestimmt sich allein aus dem Rechtsverhältnisse zwischen ihr und dem Absender. Das Zollamt ist für die Post der Empfänger. So wenig wie ein beliebiger dritter Empfänger einer

Digitized by Google

Wertpaketpostsendung für sich die Haftungsbeschränkung der Post in Anspruch nehmen kann, so wenig kann es die Zollverwaltung. Daß die postalischen Bestimmungen auf das Verhältnis der Zollverwaltung zu den Postwertsendungen etwas anderes ergeben, kann nicht anerkannt werden. . . .

Die geringe Wertangabe könnte der Klägerin als ein mitwirkendes Verschulden im Sinne des § 254 Abs. 2 BGB. insofern ausgelegt werden, als sie unterlassen haben würde, den Beklagten auf die Gefahr einer ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen. Allein zunächst kommt ein »ungewöhnlich hoher« Schaden dann nicht in Frage, wenn, wie feststeht, üblicherweise die Wertpakete bedeutend mehr an Wert enthalten als angegeben. Und sodann müßte das Verschulden der Klägerin ursächlich gewesen sein, es müßte »bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt« haben (§ 254 Abs. 1). Dies ist aber nicht der Fall, wenn, wie hier, bei wahrheitsgemäß hoher Wertangabe keine andere, sorgfältigere Verwahrung Platz gegriffen haben würde.

LITERATUR.

Weltverkehr und Weltwirtschaft. Monatshefte, herausgegeben von Dr. Richard Hennig. Hermann Paetel, Verlag, G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf.

Heft für August und September 1914. Dr. Paul Rohrbach, Berlin-Friedenau, »Die deutschen Diamanten«, beschreibt die Entdeckung und Ausbeutung der Diamantenfelder in Deutsch Südwestafrika sowie die Entwicklung der früher angefeindeten staatlichen Verkaufseinrichtung, berührt auch die Frage der Herkunft der Steine und der voraussichtlichen Dauer des Abbaues. In den 5 Jahren von 1909 bis zum 1. März 1914 sind 4,3 Millionen Karat, d. h. etwa 875 kg, Diamanten gefunden worden; der Verkaufserlös belief sich auf rund 140 Millionen Mark; die Abbaumöglichkeit wird auf 1 bis 2 Jahrzehnte geschätzt.

Dr. H. Kleinkemm, Kapstadt, »Die Eisenbahnen der südafrikanischen Union« schildert das Entstehen und den jetzigen Bestand des Eisenbahnnetzes und den Umfang des sich darüber bewegenden Personen- und Güterverkehrs.

Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, »Zerstörung von Seekabeln in Kriegszeiten«, gibt eine Übersicht aller Unterbrechungen von Seekabeln in den Kriegen seit 1898 und weist angesichts der im jetzigen Kriege rücksichtslos durchgeführten Unterbindung des Welttelegraphenverkehrs auf die Notwendigkeit hin, die internationale Stellung der Seekabel im Kriege zu regeln, den deutschen Auslands-Nachrichtendienst zu verbessern und unabhängig zu machen.

Wilhelm Bürklin, Berlin-Südende, »Die Kriegsmoratorien«, bespricht die aus Anlaß des Krieges in den verschiedenen Wirtschaftsgebieten erlassenen Gesetze darüber, die z. T. wörtlich angeführt werden und aus deren vergleichender Betrachtung nach Beendigung des Krieges ein Urteil über Lage und Verfassung der Wirtschaftsmärkte gewonnen werden soll.

Unter »Berichterstattung« weist Dr. Otto Lutz aus Panama die in einem früheren Hefte vom Oberingenieur Ewald behaupteten Schwierigkeiten bei

Digitized by Google

der Wasserversorgung des Panamakanals, der inzwischen am 18. August eröffnet worden ist, als irrig zurück.

Rudolf Bach in Montreal berichtet über die Hindufrage in Canada, über die Unannehmlichkeiten, die für Canada und England infolge der Zurückweisung der nach Vancouver ausgewanderten, an der Ausschiffung aber behinderten Hindus erwachsen werden. Aus der Rückverschiffung der Hindus nach Japan ist ein Rechtstreit entstanden.

Heft für Oktober und November. Geh. Regierungsrat Dr. Seidel, Berlin-Friedenau, »Die finanzielle Kriegsbereitschaft der kriegführenden Westmächte«, zieht aus offenkundigen Tatsachen und gewissen Vorgängen an den Börsen und Banken den Schluß, daß die finanzielle Lage Frankreichs höchst bedenklich ist, und daß Deutschland in seiner gesamten Wirtschaft besser gerüstet dastehe als England.

Dr. Ernst Schultze, Großborstel, »Butter- und Eierversorgung Englands im Kriege«, zeigt, wie diese Einfuhr, die vorwiegend über die Nordsee aus Rußland, Dänemark, Österreich-Ungarn und Deutschland stattfand, jetzt lahmgelegt ist.

Karl Nuese, Zehlendorf-West, »Die Gefahren und Folgen des japanischen Ausdehnung dranges«, beleuchtet die durch das Vorgehen Japans im jetzigen Kriege geschaffenen Reibungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika und die in der Zukunft auch England und Rußland drohenden Gefahren.

»Baumwollkultur und Baumwollkrisis im Sudan«. Von Fr. Köhler, Berlin. Zur Hebung der Baumwollkultur im Sudan sind von England große Mittel für Entwässerungen aufgewendet worden. Der Sudan bietet in seinen Bodenverhältnissen für den Anbau sehr günstige Vorbedingungen. England hofft, sich im Sudan neben Ägypten einen Rohstofflieferer für den englischen Markt zu erziehen. Ob ihm das gelingen wird, hängt von der künftigen Gestaltung der politischen Dinge ab.

Dr. Paul Leutwein, Berlin, »Siedelungs- und Plantagenkolonien«, untersucht den Wert unserer Schutzgebiete unter dem Gesichtspunkte der Deckung des heimischen Bedarfs an Rohstoffen, Nahrungs- und Genußmitteln und kommt zu dem Schlusse, daß der Erwerb neuer Gebiete eine Lebensfrage für das deutsche Volk ist.

Dr. N. Hansen, Berlin, »Amerikanische Funkentelegraphie-Politik«, schildert in großen Umrissen die Funkentelegraphie in den Vereinigten Staaten von Amerika und die zu ihrer Beaufsichtigung getroffenen staatlichen Einrichtungen, zeigt, wie die Vereinigten Staaten diesen Verkehrszweig zum eigenen Schaden auf den Küstendienst beschränkten, indem sie zu sehr der Eigenart und den Bedürfnissen der nationalen amerikanischen Schiffahrt Rechnung trugen, und wie sie trotz der Erwägungen über Schaffung eines Weltnetzes Gefahr laufen, unter die Herrschaft der englischen Nachrichtenüberwachung zu geraten.

Ein vor Kriegsausbruch geschriebener Bericht aus Tsingtau von Dr. Gerh. Menz beschäftigt sich mit der großen chinesischen Ost-West-Bahn von Haitschou nach Lantschoufu, der Hauptstadt von Kansu, die belgischen Unternehmern übertragen ist und an der schon nachdrücklich gearbeitet wird, bemängelt die überstürzt geplante und manche Änderungen erfordernde Linienführung und verbreitet sich über die Mängel des vorläufig als Endpunkt bestimmten Hafens Haitschou, der dereinst mit Tsingtau in Wettbewerb treten und diesem Abbruch tun sollte.

Digitized by Google

Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. Herausgegeben von Prof. Dr. M. Neefe, Direktor des Statistischen Amts der Stadt Breslau. Zwanzigster Jahrgang. 907 Seiten. Geheftet 17 ℳ 50 Pf. Breslau 1914, Verlag von Wilh. Gottl. Korn.

Über die wissenschaftliche Bedeutung dieses das wirtschaftliche, soziale und gemeindliche Leben der deutschen Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern erfassenden Werkes, dessen Unterlagen von den Stadtverwaltungen in gemeinsamer Arbeit beschafft werden, haben wir uns bereits beim Erscheinen des XIX. Jahrgangs ausgesprochen (Archiv 1913, S. 578). Der vorliegende XX. Band enthält in seinen 34 Abschnitten teils Ergebnisse der fortgeführten früheren Ermittelungen, teils Darstellungen neuer Gebiete. Aus Raumrücksichten können wir hier aus dem überreichen Inhalte nur einiges andeuten.

Der erste Abschnitt über Gebiet, Bodenbenutzung und Grundbesitz im Jahre 1911 bringt die Ein- und Ausgemeindungen der letzten Jahre, die Bodenflächen der einzelnen Städte nach Ausdehnung und Benutzung, den Umfang des Grundbesitzwechsels, die erzielten Kaufpreise und die Flächeneinheitspreise, der zweite Abschnitt die Ergebnisse der meteorologischen Beobachtungen in dem durch seinen außerordentlich heißen Sommer bemerkenswerten Jahre 1911. (Die Höchstwärme verzeichnete man in Duisburg, und zwar mit 42,5°.) Im 3. Abschnitt über Bevölkerungswechsel erfahren wir, daß die natürliche Vermehrung am größten in Herne, Recklinghausen und in einigen anderen Städten des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirkes sowie in Königshütte, am kleinsten in Potsdam, Görlitz, Mülhausen (Els.), Hildesheim, Regensburg, Dessau, Braunschweig, Berlin-Schöneberg, Wiesbaden usw. war. Die außereheliche Geburtenhäufigkeit war am höchsten in Bonn, Heidelberg, München, Rostock (Meckl.) (wohl mit unter dem Einflusse der Universitätsanstalten für Geburtshilfe), am niedrigsten in Barmen, Remscheid, Solingen, Borbeck, Herne, Recklinghausen usw. In Altona (Elbe), Berlin, Heidelberg, Solingen war im Vergleich mit der Bevölkerungszahl die Zahl der Eheschließungen, in Altona, Duisburg, Berlin, Neukölln usw. die Zahl der Ehescheidungen am höchsten. Der 5. Abschnitt über Grundstücke und Gebäude gewährt uns einen Einblick in die Wohnungsverhältnisse, in die sogenannte Wohnungshäufung (z. B. haben in Berlin beinahe 46 v. H. aller bewohnten Grundstücke mehr als 20 Wohnungen, in Aachen und Elberfeld nur 0,3 v. H., in Düsseldorf nur 0,1 v. H.), in die Ausstattung der Wohnungen mit Wasserleitung, Wasserklosetts, Gas- und Elektrizitätsanschluß, Zentralheizung usw. Im 9. Abschnitt ist der Wohnungsnachweis und die Wohnungsaufsicht, im folgenden die Arbeitsvermittelung und Arbeitslosenfürsorge, im 21. die Armenpflege, im 32. die Fürsorge für Lungenkranke bearbeitet. Weiterer Tatsachenstoff wird in besonderen Abschnitten geliefert über die Viehhaltung, die Preise der Lebensmittel und Baustoffe, den Personen- und Fremdenverkehr, die Gemeindesteuern, Gebühren und Schulden, die Sparkassen, über das Feuerlöschwesen, über die öffentlichen Büchersammlungen, Lesehallen und volkstümlichen Vortragsreihen, das Unterrichtswesen, über Waldungen, Schmuck- und Spielplätze, Vieh- und Schlachthöfe, über Abwässerung, Straßenreinigung, Müll- und Fäkalabfuhr, über die Versorgung mit Wasser, Gas und Elektrizität. Bemerkenswert sind die manchen Vergleich ermöglichenden Übersichten über die Einrichtung und Betriebsergebnisse der Gas- und Elektrizitätswerke, den Gas- und Stromverbrauch, die Kraftpreise und die gewährten Preisermäßigungen.

Das Buch bietet ein Bild der gewaltigen Arbeit, die der Selbstverwaltungskörper in den großen Städten zum Wohle seiner Bürger leistet.

BERLIN, GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 2. BERLIN, FEBRUAR. **1915.**

INHALT: Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Vereinigen Staaten von Amerika von 1907 bis 1912, S. 33. — Die Postsparkasse in Schweden, S. 47. — Preußischer Mietstempel bei Mietverträgen der Postverwaltung, S. 49.

Nachruf: Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Wagner †, S. 51.

Literatur: Literaturnachweis, S. 52.

Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika von 1907 bis 1912.

Von Telegrapheninspektor Wittiber in Berlin.

Das Bureau of the Census des Department of Commerce in Washington hat aus der in Vorbereitung befindlichen, alle 5 Jahre erscheinenden Denkschrift über die Entwicklung des Fernsprechwesens in den Vereinigten Staaten von Amerika auszugsweise die wichtigsten Angaben für die Zeit von Ende 1907 bis Ende 1912 veröffentlicht. Der Bericht enthält auch Zahlen über den Umfang der amerikanischen Telegrapheneinrichtungen. Schon früher[1]) ist darauf hingewiesen worden, daß die Zusammenstellungen von großer Bedeutung für die Beurteilung der Entwicklung und des Umfanges des elektrischen Nachrichtenverkehrs in den Vereinigten Staaten sind, weil sonst bei der Zersplitterung dieser Verkehrsmittel, namentlich des Fernsprechwesens, in zahlreiche einzelne Unternehmungen, die sich ausschließlich im privaten Betriebe befinden und zum großen Teile in scharfem Wettbewerb untereinander stehen, ein Gesamtüberblick nicht möglich wäre. Ist es doch selbst für die Bundesregierung mit Schwierigkeiten verknüpft, erschöpfende Unterlagen zu erhalten. Geschäftsbücher und statistische Aufzeichnungen werden von vielen kleinen Gesellschaften überhaupt nicht geführt; insbesondere gilt das in bezug auf die sogenannten farmer lines, d. s. Fernsprechanlagen, die in den dünn bevölkerten Bezirken, wo die Ausbeutung durch Erwerbsgesellschaften nicht lohnend ist, mit den einfachsten Mitteln von den Landbesitzern, Viehzüchtern usw. selbst hergestellt werden.

1) Vgl. Archiv 1911, S. 498 ff.

Digitized by Google

Diese Fernsprecheinrichtungen dienen im allgemeinen fast ausschließlich dem Verkehr der beschränkten Kreise der an sie angeschlossenen Personen untereinander, die sich dadurch die Einsamkeit erträglicher machen und in Fällen der Not schnell Nachbarn zu Hilfe rufen können. Es ist erklärlich, daß bei solchen Anlagen von einem Nachweise des Grundkapitals, der Einnahme und der Ausgabe sowie von Betriebsstatistik usw. nicht die Rede ist. Deshalb beziehen sich einige Übersichten nur auf Gesellschaften großen und mittleren Umfanges, d. h. auf solche mit einer Jahreseinnahme von 5000 $ und darüber.

Die Angaben über die Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen in Alaska, Hawaii, Porto Rico und auf den Philippinen sind in dem vorläufigen Berichte nicht enthalten.

1. Das Telegraphenwesen.

Der Bericht enthält die Angaben für alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Telegraphengesellschaften in den Vereinigten Staaten von Amerika einschließlich der Kabelgesellschaften, soweit diese in Amerika eingetragen sind. Die Gesellschaften für drahtlose Telegraphie sind besonders aufgeführt. Die 6 amerikanischen Kabelgesellschaften sind: Central and South American Telegraph Company, Commercial Cable Company of New York, Commercial Cable Company of Cuba, Commercial Pacific Cable Company, Mexican Telegraph Company und United States and Haiti Telegraph and Cable Company. Die mit ausländischem Gelde arbeitenden Kabelgesellschaften, die in einem ziemlich bedeutenden Umfang an dem amerikanischen Kabelverkehr beteiligt sind, bleiben unberücksichtigt. Ferner sind statistische Angaben über Eisenbahn-Telegraphenstationen nur aufgenommen worden, wenn die Anstalten unter der Aufsicht von Telegraphengesellschaften stehen oder dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienen. Die Eisenbahn-Diensttelegramme sind bei der Ermittelung der Zahl der beförderten Telegramme nicht mitgezählt. Gleiches gilt hinsichtlich der Zahl der Angestellten bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen.

Wie aus der Zusammenstellung 1 hervorgeht, teilen sich in den Telegraphendienst 27 Gesellschaften, 21 Land-Telegraphen- und 6 Kabelgesellschaften. Die stärkste Entwicklung seit 1907 haben die Kabelgesellschaften gehabt, sowohl hinsichtlich der Länge der Leitungen als auch hinsichtlich der Zahl der Anstalten und der beförderten Telegramme. Während die Land-Telegraphengesellschaften ihre Leitungen um 15,0 v. H., ihre Anstalten um 5,9 v. H. und die Zahl der beförderten Telegramme um 5,0 v. H. vermehrten, nahm bei den Kabelgesellschaften die Länge der Kabel um 46,2 v. H., die Zahl der Anstalten um 53,7 v. H. und die Zahl der Telegramme um 20,1 v. H. zu. Weniger günstig ist das wirtschaftliche Ergebnis. Zwar sind die Einnahmen der Land-Telegraphengesellschaften um 28,2 v. H. und die der Kabelgesellschaften um 10,4 v. H. gestiegen; jedoch sind die Ausgaben unverhältnismäßig stärker gewachsen, nämlich bei den Land-Telegraphengesellschaften um 38,2 v. H. und bei den Kabelgesellschaften sogar um 51,4 v. H. Das Gesamtergebnis ist daher eine Verminderung der Reineinnahme gegenüber 1907 um 39,5 und 26,7 v. H. Die Mehrausgaben sind bei den Land-Telegraphengesellschaften in erster Linie auf die Erhöhung der Ausgaben für die Angestellten zurückzuführen, die um 40,9 v. H. zugenommen haben, während sich deren Zahl nur um 32,8 v. H. vermehrt hat. Bei den Kabelgesellschaften ist das Verhältnis umgekehrt. Die Zahl der Angestellten ist um 37,2 v. H. gestiegen, die Ausgaben für sie jedoch

Digitized by Google

Zusammenstellung 1.

Übersicht über den Umfang des Telegraphenwesens in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Gegenstand	1912	1907	Zunahme Abnahme v. H.
Zahl der Land-Telegraphengesellschaften	21	20	5,0
Zahl der Kabel-Telegraphengesellschaften	6	6	—
Zusammen	27	26	4,0
Drahtlänge der Landleitungen (engl. Meilen)	1 814 196[1]	1 577 961	15,0
Länge der Seekabel (Seemeilen)	67 676	46 301	46,2
Zahl der Land-Telegraphenanstalten	30 781	29 056	5,9
Zahl der Kabel-Telegraphenanstalten	83	54	53,7
Zusammen	30 864	29 110	6,
Zahl der auf Landlinien beförderten Telegramme	106 532 530	101 424 759	5,0
Zahl der auf Kabellinien beförderten Telegramme	2 845 168[2]	2 369 317	20,1
Zusammen	109 377 698	103 794 076	5,4
Einnahme der Land-Telegraphengesellschaften $	56 293 469	43 912 168	28,2
Einnahme der Kabel-Telegraphengesellschaften $	8 469 374	7 671 700	10,4
Zusammen $	64 762 843	51 583 868	25,5
Ausgabe der Land-Telegraphengesellschaften $	52 862 425	38 236 987	38,2
Ausgabe der Kabel-Telegraphengesellschaften $	5 516 527	3 642 626	51,4
Zusammen $	58 378 952	41 879 613	39,4
Reineinnahme der Land-Telegraphengesellsch. $	3 431 044	5 675 181	— 39,5
Reineinnahme der Kabel-Telegraphengesellsch. $	2 952 847	4 029 074	- 26,7
Zusammen $	6 383 891	9 704 255	— 34,2
Zahl der Angestellten bei den Land-Telegraphengesellschaften	35 639	26 827	32,8
Zahl der Angestellten bei den Kabel-Telegraphengesellschaften	1 656	1 207	37,2
Zusammen	37 295	28 034	33,0
Bezüge der Angestellten bei den Land-Telegraphengesellschaften $	23 797 980	16 893 166	40,9
Bezüge der Angestellten bei den Kabel-Telegraphengesellschaften $	1 167 014	915 083	27,5
Zusammen $	24 964 994	17 808 249	40,2

[1]) Außerdem 1912: 314 329 engl. Meilen Eisenbahn-Telegraphenleitungen.

[2]) Außerdem wurden befördert Telegramme der Western Union Telegraph Co 1912: 2 996 112, 1907: etwa 3 500 000.

Digitized by Google

nur um 27,5 v. H. Bei den Kabelgesellschaften fällt demnach die Erhöhung der sächlichen Ausgaben besonders ins Gewicht.

Die drahtlose Telegraphie hat in dem Berichtszeitraum auch in den Vereinigten Staaten von Amerika einen kräftigen Aufschwung genommen (vgl. die Zusammenstellung 2). Der Verkehr ist von 154 617 auf 285 091 Telegramme (um 84,4 v. H.) gestiegen. Dagegen hat sich infolge des finanziellen Zusammenbruchs einer Unternehmung die Zahl der Gesellschaften von 5 auf 4

Zusammenstellung 2.

Übersicht über den Umfang der drahtlosen Telegraphie in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Gegenstand	1912	1907	Zunahme Abnahme v. H.
Zahl der Gesellschaften oder Systeme	4	5	— 20,0
Zahl der übermittelten Telegramme	285 091 [1]	154 617	84,4
Zahl der Landstationen	74	117	— 36,8
Gesamtes Anlagekapital $	10 377 197	32 958 897	— 68,5
Gesamteinnahme $	669 158	106 791	526,6
Gesamtausgabe $	664 420	160 329	314,4
und zwar:			
Betriebsausgaben (sächliche und persönliche) $	588 712	117 480	401,1
Zinsen und Steuern $	7 826	5 562	40,7
Sonstige Ausgaben $	67 882	37 287	82,1
Überschuß oder Zuschuß $	+ 4 738	— 53 538	—
Zahl der Angestellten	958	176	444,3
Bezüge der Angestellten $	393 606	81 771	381,4

verringert. Aus demselben Grunde ist in der Zahl der Landstationen ein Rückgang eingetreten, und das gesamte Anlagekapital der Gesellschaften für drahtlose Telegraphie ist auf weniger als $^1/_3$ des Wertes von 1907 zusammengeschmolzen, da die aufgelöste Gesellschaft ein ziemlich bedeutendes Anlagekapital besaß, das durch den Konkurs verlorengegangen ist; ihre Anlagen sind zum Teil von der Marconi Wireless Telegraph Company of America übernommen worden. Daß die übriggebliebenen Unternehmungen auf einer

[1] Einschließlich 5013 über eine gemietete Landleitung beförderte Telegramme.

Digitized by Google

gesunden wirtschaftlichen Grundlage stehen, erhellt daraus, daß 1912 bereits ein, wenn auch nur geringer Überschuß erzielt worden ist, ein Ergebnis, das vorteilhaft gegen den 1907 angegebenen Fehlbetrag von 53538 $ absticht. Die gesamten Einnahmen sind um 526,6 v. H., die gesamten Ausgaben um 314,4 v. H. gewachsen. Die Zahl der Angestellten hat sich um 444,3 v. H., der für ihre Besoldung aufgewendete Betrag um 381,4 v. H. vermehrt; er belief sich 1912 auf 59,2 v. H. der gesamten Ausgaben und auf 70,5 v. H. der Betriebsausgaben.

2. Das Fernsprechwesen.

Das Fernsprechwesen der Vereinigten Staaten von Amerika hat sich, wie aus der Zusammenstellung 3 hervorgeht, von 1908 bis 1912 außerordentlich stark entwickelt. Nachdem der wirtschaftliche Druck, unter dem das Geschäftsleben 1907 zu leiden hatte, im Laufe des Jahres 1908 überwunden worden war, stellt der fünfjährige Zeitraum einen Abschnitt dar, der zwar nicht vollständig in eine Zeit starken wirtschaftlichen Aufschwunges fällt, in dem aber anderseits scharfe Rückschläge fast vollständig fehlen, die in früheren Jahren gerade in den Vereinigten Staaten nicht selten waren. Diese guten wirtschaftlichen Verhältnisse, die in erster Linie die Voraussetzung für eine kräftige Entfaltung des Fernsprechwesens sind, spiegeln sich in den Ziffern wieder, die von der Zunahme der Länge der Leitungen, der Zahl der Sprechstellen und der Zahl der vermittelten Gespräche berichten. An dem Aufschwung ist wieder namentlich der nördliche Teil des Staatsgebiets (Mittel Atlantik, Nord-Ost- und Nord-West-Central) beteiligt, wo das Fernsprechwesen infolge der ziemlich dichten Bevölkerung und der vorherrschenden Industrie- und Handelstätigkeit schon vorher einen sehr hohen Stand der Entwicklung aufzuweisen hatte. Daneben ist in dem im raschen Aufblühen begriffenen Westen eine auffallend starke Entfaltung des Fernsprechwesens zu verzeichnen, die verhältnismäßig den Zuwachs in den Nordgebieten übersteigt. In den Pazifikstaaten hat sich das Fernsprechnetz so verdichtet, daß Ende 1912 auf 1000 Einwohner 149 Fernsprechstellen entfielen, in Nord-West-Central dagegen 136, in Nord-Ost-Central 127 und in Neu England 92. Bei der Bewertung dieser Zahlen muß allerdings in Betracht gezogen werden, daß in den Orten der Staaten mit hohen Verhältniszíffern sehr häufig mehrere voneinander unabhängige und miteinander in Wettbewerb stehende Fernsprechgesellschaften vorhanden sind, weil sich ihnen da ein besonders günstiges Feld für ihre Tätigkeit bietet. Die Geschäftsleute sind vielfach gezwungen, sich an jedes der im Orte bestehenden Netze anschließen zu lassen, obgleich sie der Zahl der Gespräche nach mit einer geringeren Zahl von Anschlüssen auskommen würden. Dadurch verändert sich naturgemäß das Gesamtbild.

Die Zusammenstellung 4 führt die Staaten auf, in denen sich das Fernsprechwesen am stärksten entwickelt hat; sie sind nach der Zahl der Sprechstellen geordnet. Den ersten Platz nimmt der Staat New York ein, wo Ende 1912 fast eine Million (970 449) Sprechstellen vorhanden waren. Auf 1000 Einwohner kamen 102 Sprechstellen. Hinsichtlich der Dichte des Fernsprechnetzes steht New York erst an 15. Stelle; Iowa zählte 171, Californien 168, Nebraska 165, Kansas 141, Illinois 139, Oregon 136, Ohio 129, Minnesota 127, Missouri 121, Washington 117, Michigan 116, Vermont 112 und Colorado sowie Süd Dakota je 105 Sprechstellen auf 1000 Einwohner.

Aus der Zusammenstellung 5 ist zu ersehen, welcher Anteil von den Fernsprecheinrichtungen auf die Gesellschaften des Bellsystems und auf die unabhängigen

Digitized by Google

Zusammen

Übersicht über den Umfang und die Entwicklung des Fernsprechwesens

Bezirk	Länge der Leitungen (engl. Meilen)		Zunahme v. H.		Anteil an der gesamten Leitungslänge		Zahl der Sprechstellen	
	1907	1912	1907 bis 1912	1902 bis 1912	1907 v. H.	1912 v. H.	1907	1912
Vereinigte Staaten insgesamt	12 999 364	20 248 326	55,8	313,2	100,0	100,0	6 118 578	8 729 592
Nord Atlantik — Neu England	997 865	1 545 252	54,9	278,9	7,7	7,6	410 269	625 488
Nord Atlantik — Mittel Atlantik	3 056 193	5 035 019	64,7	299,1	23,5	24,9	1 252 923	1 782 145
Nord Central — Nord-Ost-Central	3 308 021	4 645 218	40,4	216,5	25,4	22,9	1 712 390	2 378 257
Nord Central — Nord-West-Central	2 043 383	2 932 578	43,5	398,5	15,7	14,5	1 251 555	1 621 523
Süd Atlantik	875 173	1 121 458	28,1	241,9	6,7	5,5	365 764	531 402
Süd Central — Süd-Ost-Central	714 871	977 694	36,8	220,5	5,5	4,8	243 234	337 292
Süd Central — Süd-West-Central	799 666	1 312 553	64,1	454,7	6,1	6,5	342 255	543 102
Western — Mountain	364 605	558 450	53,2	528,6	2,8	2,8	154 061	226 052
Western — Pacific	839 647	2 120 104	152,5	877,6	6,5	10,5	386 147	683 731

Zusammen

Nachweisung der Staaten, in denen das

Staat	Länge der Leitungen (engl. Meilen)	
	1907	1912
New York	1 630 076	2 790 060
Illinois	986 949	1 689 074
Ohio	986 053	1 161 032
Pennsylvania	1 087 509	1 599 975
California	543 114	1 360 544
Missouri	640 560	874 334
Iowa	360 884	504 101
Indiana	530 044	667 839
Michigan	494 612	728 184
Massachusetts	534 220	863 426
Minnesota	387 758	653 479
Wisconsin	310 363	399 089
Kansas	267 695	357 250
Nebraska	257 812	393 319

Digitized by Google

stellung 3.

in den Vereinigten Staaten von Amerika nach Bezirken geordnet.

Zunahme v. H.		Anteil an der Gesamtzahl der Sprechstellen		Zahl der Sprechstellen auf 1000 Einwohner			Zahl der in einem Jahre vermittelten Gespräche (zum Teil Schätzung)		Zunahme v. H.		Anteil am gesamten Verkehr	
1907 bis 1912	1902 bis 1912	1907 v. H.	1912 v. H.	1902	1907	1912	1907	1912	1907 bis 1912	1902 bis 1912	1907 v. H.	1912 v. H.
42,7	268,2	100,0	100,0	30	72	91	10 400 433 958	13 735 658 245	32,1	170,9	100,-	100,0
52,5	276,4	6,7	7,2	29	67	92	572 523 863	810 524 037	41,6	171,7	5,5	5,9
42,2	268,9	20,5	20,4	30	71	88	1 947 571 139	2 422 868 241	24,4	166,3	18,7	17,6
38,0	221,4	28,0	27,2	45	97	127	3 067 416 613	4 025 906 387	31,2	132,2	29,5	29,3
29,0	305,5	20,5	18,6	38	110	136	1 664 198 498	2 238 770 606	34,5	214,2	16,-	16,3
45,1	262,1	6,0	6,1	14	32	42	749 939 984	869 439 943	15,9	145,0	7,2	6,3
38,7	198,9	4,0	3,9	15	29	39	731 000 908	662 046 512	—9,4	75,2	7,-	4,8
58,7	372,5	5,6	6,2	17	43	58	646 501 299	1 079 517 948	67,0	255,0	6,2	7,9
47,2	371,5	2,5	2,6	27	77	80	299 270 686	435 366 129	45,5	325,3	2,9	3,2
77,1	329,2	6,3	7,8	63	138	149	722 010 968	1 191 218 442	65,0	327,4	6,9	8,7.

stellung 4.

Fernsprechwesen am stärksten entwickelt ist.

Zahl der Sprechstellen		Zahl der Sprechstellen auf 1000 Einwohner			Zahl der in einem Jahre vermittelten Gespräche (zum Teil Schätzung)	
1907	1912	1902	1907	1912	1907	1912
685 512	970 449	33	82	102	1 034 651 594	1 297 849 047
558 585	807 253	44	101	139	833 749 155	1 105 751 431
495 636	631 206	53	110	129	1 014 222 376	1 301 503 565
450 403	626 064	29	64	79	774 004 903	932 707 683
237 672	434 002	69	142	168	437 992 966	725 879 813
312 527	404 150	32	92	121	468 138 352	655 616 330
332 545	380 294	60	151	171	336 184 981	471 126 059
289 452	354 550	53	106	129	498 560 085	583 621 519
209 842	335 074	38	80	116	413 557 846	694 363 258
209 383	329 992	33	68	94	298 824 440	401 817 540
171 479	272 359	35	83	127	274 434 452	418 720 464
158 875	250 174	30	69	105	307 327 151	340 666 614
200 233	245 932	28	121	141	238 969 302	303 949 361
152 279	201 689	34	142	165	246 047 837	291 615 175.

Digitized by Google

Unternehmungen entfällt. Die Stellung des Bellsystems ist die bedeutendere. Von 20 248 326 engl. Meilen Fernsprechleitungen kamen 15 133 186 engl. Meilen (74,7 v. H.) auf das Bellsystem und 5 115 140 engl. Meilen (25,3 v. H.) auf die unabhängigen Gesellschaften. An der Zahl der Sprechstellen (insgesamt 8729592) ist das Bellsystem mit 58,3 v. H. (5 087 027) und an der Zahl der 1912 vermittelten Gespräche (insgesamt 13 735 658 245) mit 66,5 v. H. (9 133 226 836) beteiligt. Hinsichtlich der Länge der Leitungen und hinsichtlich der Zahl der Gespräche hat das Bellsystem in allen Bezirken das Übergewicht, wenn auch die unabhängigen Gesellschaften in einzelnen Staaten (Süd Dakota, Nebraska und Florida) über ein größeres Leitungsnetz verfügen oder eine größere Zahl von Gesprächen vermittelt haben (Ohio, Indiana, Minnesota, Süd Dakota, Nebraska, Florida, Kentucky und Montana). Was die Zahl der Sprechstellen anlangt, so sind stellenweise, namentlich in Nord-Ost-Central und in Nord-West-Central, die unabhängigen Gesellschaften dem Bellsystem überlegen. Im einzelnen gehören folgende Staaten hierher: Ohio, Indiana, Wisconsin, Minnesota, Iowa, Missouri, Nord Dakota, Süd Dakota, Nebraska, Kansas, West Virginia, Nord Carolina, Florida, Kentucky, Oklahoma, Texas, Montana und Nevada.

Einige weitere Einzelangaben über das Verhältnis der beiden Gruppen zueinander gibt die Zusammenstellung 6, die allerdings nur Unternehmungen mit einer Jahreseinnahme von 5000 $ und mehr umfaßt. Danach hat sich die Zahl der Gesellschaften beim Bellsystem nur um 1 vermehrt (0,6 v. H., von 175 auf 176), bei den unabhängigen Gesellschaften ist sie hingegen von 1461 auf 1740 (19,1 v. H.) gestiegen, nachdem sie von 1902 bis 1907 von 4107 auf 1461 (64,4 v. H.) gefallen war. Die Zahl der Sprechstellen ist beim Bellsystem von 1907 bis 1912 um 1 954 964 (62,4 v. H.), bei den unabhängigen Gesellschaften um 465 091 (26,2 v. H.) gewachsen. Ähnlich ist das Verhältnis hinsichtlich der Zunahme der jährlich vermittelten Gespräche. Bemerkenswert ist der Umstand, daß im Durchschnitte von einer Sprechstelle einer unabhängigen Gesellschaft mehr Ortsgespräche und weniger Gespräche von Ort zu Ort geführt werden als von einer Sprechstelle des Bellsystems aus. Das auffallende Verhältnis des Jahres 1907, wo auf eine Sprechstelle der unabhängigen Gesellschaften nur 27 Gespräche nach außerhalb entfielen (gegen 61 bei einer Sprechstelle des Bellsystems), hat sich 1912 wesentlich ausgeglichen (42:48). Die Zahl der Verbindungen von Ort zu Ort hat bei den unabhängigen Gesellschaften seit 1907 um 95,9 v. H., seit 1902 um 112,0 v. H., beim Bellsystem um 28,6 und 223,4 v. H. zugenommen. Trotz dieses starken Aufschwunges steht in den Vereinigten Staaten der Fernsprechverkehr von Ort zu Ort gegenüber dem Ortsverkehr erheblich zurück. Er machte 1912 nur 2,5 v. H. (1907 2,3 v. H. und 1902 2,1 v. H.) des gesamten Fernsprechverkehrs aus. Demgegenüber verdient hervorgehoben zu werden, daß im Deutschen Reiche der Verkehr von Ort zu Ort sowohl an und für sich als auch im Verhältnisse zum gesamten Sprechverkehr bedeutend stärker ist. 1912 wurden im Deutschen Reiche 1 903 879 770 Ortsgespräche und 422 803 650 Gespräche von Ort zu Ort abgewickelt, d. h. 18,2 v. H. aller Gespräche waren nach auswärts gerichtet. Auf eine Sprechstelle entfielen 1462 Ortsgespräche und 325 Gespräche nach auswärts.

Über die wirtschaftlichen Ergebnisse der Fernsprechgesellschaften mit einer Jahreseinnahme von 5000 $ und mehr gibt die Zusammenstellung 7 Aufschluß. Die Einnahmen sind gegenüber 1907 um rund 78,4 Millionen $, die Ausgaben um rund 68,3 Millionen $ gestiegen; verhältnismäßig haben aber die Ausgaben stärker zugenommen (50,4 v. H.) als die Einnahmen (44,4 v. H.). Bei den Ausgaben fällt das außerordentliche Anwachsen des Postens für Steuern auf, der sich fast verdoppelt hat. Die Personalkosten haben sich von 65 auf 96 Millionen $

Digitized by Google

Zusammenstellung 5.

Umfang der Fernsprechanlagen der Gesellschaften des Bellsystems und der unabhängigen Gesellschaften in den einzelnen geographischen Bezirken der Vereinigten Staaten von Amerika.

Bezirk	Insgesamt			Davon entfallen auf					
				die Gesellschaften des Bellsystems			die unabhängigen Gesellschaften		
	Länge der Leitungen (engl. Meilen)	Zahl der Sprechstellen	Zahl der 1912 vermittelten Gespräche (zum Teil Schätzung)	Länge der Leitungen (engl. Meilen)	Zahl der Sprechstellen	Zahl der 1912 vermittelten Gespräche (zum Teil Schätzung)	Länge der Leitungen (engl. Meilen)	Zahl der Sprechstellen	Zahl der 1912 vermittelten Gespräche (zum Teil Schätzung)
Vereinigte Staaten insgesamt.....	20 248 326	8 729 592	13 735 658 245	15 133 186	5 087 027	9 133 226 836	5 115 140	3 642 565	4 602 431 409
Nord Atlantik — Neu England	1 545 252	625 488	810 524 037	1 498 417	580 097	778 472 201	46 835	45 391	32 051 836
Nord Atlantik — Mittel Atlantik....	5 035 019	1 782 145	2 422 868 241	4 227 908	1 355 352	1 756 522 790	807 111	426 793	666 345 451
Nord Central — Nord-Ost-Central .	4 645 218	2 378 257	4 025 906 387	3 006 320	1 159 303	2 208 734 660	1 638 898	1 218 954	1 817 171 727
Nord Central — Nord-West-Central	2 932 578	1 621 523	2 238 770 606	1 636 056	519 069	1 135 454 339	1 296 522	1 102 454	1 103 316 267
Süd-Atlantik.....	1 121 458	531 402	869 439 943	886 897	340 227	678 091 893	234 561	191 175	191 348 050
Süd Central.. — Süd-Ost-Central ..	977 694	337 292	662 046 512	662 218	184 355	437 251 959	315 476	152 937	224 794 553
Süd Central.. — Süd-West-Central.	1 312 553	543 102	1 079 517 948	971 439	283 681	860 106 989	341 114	259 421	219 410 959
Western ..... — Mountain	558 450	226 652	435 366 129	498 564	177 617	372 292 039	59 886	49 035	63 074 090
Western ..... — Pacific	2 120 104	683 731	1 191 218 442	1 745 367	487 326	906 299 966	374 737	196 405	284 918 476.

Digitized by Google

Zusammenstellung 6.

Fernsprechanlagen und Umfang des Verkehrs der Unternehmungen mit einer Jahreseinnahme von 5000 $ oder mehr, geordnet nach Gesellschaften des Bellsystems und nach unabhängigen Gesellschaften.

Gegenstand	1912	1907	1902	Zunahme Abnahme v. H. 1902 bis 1912	1907 bis 1912	1902 bis 1907
1. Gesamtübersicht						
Zahl der Systeme	1 916	1 636	4 151	— 53,8	17,1	— 60,6
Zahl der Sprechstellen	7 326 748	4 906 693	2 315 297	216,4	49,3	111,9
Zahl der vermittelten Gespräche oder Nachrichten (Schätzung)	13 735 658 245	10 400 433 958	5 070 554 553	170,9	32,1	105,1
und zwar						
im Ortsverkehr	13 394 885 442	10 160 630 944	4 949 849 709	170,6	31,8	105,3
im Verkehr von Ort zu Ort	340 772 803	239 803 014	120 704 844	182,3	42,1	98,7
Zahl der auf eine Sprechstelle entfallenden Anrufe	1 875	2 120	2 190	— 14,4	— 11,6	— 3,1
und zwar						
im Ortsverkehr	1 828	2 071	2 138	— 14,5	— 11,7	— 3,1
im Verkehr von Ort zu Ort	47	49	52	— 9,6	— 4,1	— 5,8
2. Zum Bellsystem gehörende Gesellschaften						
Zahl der Systeme	176	175	44	300,0	0,6	297,7
Zahl der Sprechstellen	5 087 027	3 132 063	1 317 178	286,2	62,4	137,8
Zahl der vermittelten Gespräche oder Nachrichten (Schätzung)	9 133 226 836	6 401 044 799	3 074 530 060	197,1	42,7	108,2
und zwar						
im Ortsverkehr	8 886 838 093	6 209 430 515	2 998 344 933	196,4	43,1	107,1
im Verkehr von Ort zu Ort	246 388 743	191 614 284	76 185 127	223,4	28,6	151,5
Zahl der auf eine Sprechstelle entfallenden Anrufe	1 795	2 044	2 334	— 23,1	— 12,2	— 12,4
und zwar						
im Ortsverkehr	1 747	1 983	2 276	— 23,2	— 11,9	— 12,9
im Verkehr von Ort zu Ort	48	61	58	— 17,2	— 21,3	5,2
3. Vom Bellsystem unabhängige Unternehmungen						
Zahl der Systeme	1 740	1 461	4 107	— 57,6	19,1	— 64,4
Zahl der Sprechstellen	2 239 721	1 774 630	998 119	124,4	26,2	77,8
Zahl der vermittelten Gespräche oder Nachrichten (Schätzung)	4 602 431 409	3 999 389 159	1 996 024 493	130,6	15,1	100,4
und zwar						
im Ortsverkehr	4 508 047 349	3 951 200 429	1 951 504 776	131,0	14,1	102,5
im Verkehr von Ort zu Ort	94 384 060	48 188 730	44 519 717	112,0	95,0	8,1
Zahl der auf eine Sprechstelle entfallenden Anrufe	2 055	2 254	2 000	2,8	— 8,8	12,7
und zwar						
im Ortsverkehr	2 013	2 227	1 955	3,0	— 9,6	13,9
im Verkehr von Ort zu Ort	42	27	45	— 6,7	55,6	— 40,0

Digitized by Google

(um 47,7 v. H.), die sächlichen Ausgaben von 48 auf 75 Millionen $ (um 55,5 v. H.) vermehrt. Der Reinertrag ist nur um 24,5 v. H. gestiegen, von 41 auf 51 Millionen $.

Die Zusammenstellung 8 enthält einige wichtige Angaben über die Personalverhältnisse; die kleineren Gesellschaften (mit einer Jahreseinnahme von weniger als 5000 $) sind hier ebenfalls außer Betracht geblieben. Die Zahl der Angestellten ist in dem Zeitraume von 1907 bis 1912 nicht mehr so stark gewachsen wie von 1902 bis 1907. Sie belief sich Ende 1912 auf 183 361 Köpfe; davon waren 38 753 (21,1 v. H.) fest angestellt. Von den gegen Tagegeld beschäftigten Personen waren 96 332 (52,6 v. H.) Betriebsbeamte, 48 276 (26,3 v. H.) standen im Arbeiterverhältnisse. Unter den Betriebsbeamten überwiegt das weibliche Geschlecht bedeutend (98,0 v. H. gegenüber 96,6 v. H. Ende 1907 und 93,7 v. H. Ende 1912). Die gesamten Ausgaben für Löhne und Gehälter sind zwar nicht so stark gestiegen wie in dem Zeitraume 1902 bis 1907 (79,3 v. H.), sie sind aber doch stärker gewachsen, als die Vermehrung des Personals es bedingte (um 47,7 v. H. bei einer Personalvermehrung von 39,3 v. H.), ein Zeichen dafür, daß sich die Besoldungen der Angestellten im Durchschnitt erhöht haben. Die größte Steigerung haben die Ausgaben für die Gehälter der fest angestellten Personen erfahren (76,2 v. H.), während die Ausgaben für Tagegelder nur um 43,5 v. H. gewachsen sind. Der Durchschnitt der Löhne für die sonstigen Beschäftigten hat sich sogar ermäßigt. Die Zahl dieser Personen hat um 32,9 v. H. zugenommen, die Ausgaben für die Löhne dagegen nur um 29,6 v. H.

Aus der vergleichenden Übersicht über den Umfang des Telegraphen- und des Fernsprechwesens in den Vereinigten Staaten (Zusammenstellung 9) ergibt sich die überwiegende Bedeutung des Fernsprechverkehrs. Ende 1912 war die Länge der Fernsprechleitungen rund elfmal so groß wie die Länge der Telegraphenleitungen, während Ende 1907 das Verhältnis nur 8:1 war. Das Anlagekapital der Fernsprechgesellschaften überstieg Ende 1912 das der Telegraphengesellschaften fast um das Fünffache. Diese Vergleiche haben indes nur geringe Bedeutung, da der Schwerpunkt des Fernsprechwesens im Ortsverkehr, der des Telegraphen dagegen im Verkehr von Ort zu Ort liegt. Stellt man die Zahlen der nach auswärts übermittelten Nachrichten einander gegenüber, so ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Zahl der vermittelten		Vermittelte Nachrichten	Anteil am Gesamtverkehr v. H.	
	Telegramme	Gespräche von Ort zu Ort	insgesamt	Telegramme	Gespräche von Ort zu Ort
1912	106 532 530	340 772 803	447 305 333	23,8	76,2
1907	101 424 759	239 803 014	341 227 773	29,7	70,3

Der Fernsprecher tritt also auf dem Gebiete des Verkehrs von Ort zu Ort in immer stärkeren Wettbewerb mit dem Telegraphen. Im Jahre 1907 vermittelte der Fernsprecher nur 70,3 v. H. des Fernverkehrs, 1912 dagegen schon 76,2 v. H. Die Zahl der Gespräche von Ort zu Ort wuchs in dem Zeitraume von 1907 bis 1912 um 100 969 789 (42,1 v. H.), die Zahl der Telegramme hingegen

Digitized by Google

Zusammenstellung 7.

Einnahmen und Ausgaben der Fernsprechgesellschaften mit einer Jahreseinnahme von 5000 $ und mehr in den Jahren 1907 und 1912.

Gegenstand	Betrag		Zunahme 1907 bis 1912	Anteil an der gesamten Einnahme und Ausgabe	
	1912	1907		1912	1907
	$	$	v. H.		
Gesamteinnahme	255 081 234	176 700 408	44,4	100,0	100,0
aus dem Fernsprechbetriebe	243 591 929	167 148 389	45,7	95,5	94,6
aus vermieteten Leitungen usw.....	4 076 278	2 403 650	69,6	1,6	1,4
sonstige Einnahmen...	7 413 027	7 148 369	3,7	2,9	4,0
Gesamtausgabe	203 754 909	135 475 177	50,4	100,0	100,0
Betriebskosten:					
a) Gehälter und Löhne	96 040 541	65 009 349	47,7	47,1	48,0
b) Sächliche Kosten (namentlich Verwaltungs- und Instandhaltungskosten sowie Abschreibungen)	75 138 892	48 316 961	55,5	36,9	35,7
Steuern	12 411 516	6 213 472	99,8	6,1	4,6
Zinsen	20 163 960	15 935 395	26,5	9,9	11,8
Reinertrag.....	51 326 325	41 225 231	24,5	--	—
Davon					
a) verteilter Gewinn..	34 120 809	23 448 212	45,5	—	—
b) Überschuß	17 205 516	17 777 019	— 3,2	—	—

Digitized by Google

Zusammenstellung 8.

Personal der Fernsprechgesellschaften mit einer Jahreseinnahme von 5000 $ und mehr.

Gegenstand	1912	1907	1902	Zunahme Abnahme v. H. 1902 bis 1912	1907 bis 1912	1902 bis 1907
Gesamtzahl der Angestellten	183 361	131 670	78 752	132,8	39,3	67,2
Gesamtbetrag der Gehälter und Löhne	$ 96 040 541	$ 65 009 349	$ 36 255 621	164,9	47,7	79,3
I. Fest angestellte Personen: Kopfzahl	38 753	22 819	14 124	174,4	69,8	61,6
Gehälter	$ 32 681 482	$ 18 542 619	$ 9 885 886	230,6	76,2	87,6
II. Gegen Tagegeld beschäftigte Personen:						
1. Betriebsbeamte: Kopfzahl	96 332	72 518	39 858	141,7	32,8	81,9
Löhne	$ 32 474 093	$ 22 636 671	$ 10 765 098	201,7	43,5	110,3
Davon						
a) männliche: Kopfzahl	1 972	2 457	2 525	— 21,9	— 19,7	— 2,7
Löhne	$ 870 671	$ 942 455	$ 729 666	19,3	— 7,6	29,2
Verhältnis zur Gesamtzahl der Betriebsbeamten v. H.	2,0	3,4	6,3	—	—	—
b) weibliche: Kopfzahl	94 360	70 061	37 333	152,8	34,7	87,7
Löhne	$ 31 603 422	$ 21 694 216	$ 10 035 432	214,9	45,7	116,2
Verhältnis zur Gesamtzahl der Betriebsbeamten v. H.	98,0	96,6	93,7	—	—	—
2. Sonstige Personen: Kopfzahl	48 276	36 333	24 770	94,9	32,9	46,7
Löhne	$ 30 884 966	$ 23 830 059	$ 15 604 637	97,9	29,6	52,7

Digitized by Google

Zusammenstellung 9.

Vergleichende Übersicht über das Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika 1907 und 1912.

Gegenstand	Fernsprechwesen [1]		Telegraphenwesen [2]		Insgesamt		Anteil an der Gesamtheit v. H			
							Fernsprechwesen		Telegraphenwesen	
	1912	1907	1912	1907	1912	1907	1912	1907	1912	1907
Zahl der Unternehmungen	1 916	1 636	27	26	1 943	1 662	98,6	98,4	1,4	1,6
Drahtlänge (Einzelleitung) — engl. Meilen	19 019 391	11 921 960	1 814 196 [3]	1 577 961	20 833 587	13 499 921	91,3	88,3	8,7	11,7
Länge der Unterseekabel — Seemeilen	—	—	67 676	46 301	67 676	46 301	—	—	—	—
Zahl der Angestellten	183 361	131 670	37 295	28 034	220 656	159 704	83,1	82,4	16,9	17,6
Gehälter und Löhne $	96 040 541	65 009 349	24 964 994	17 808 249	121 005 535	82 817 598	79,4	78,5	20,6	21,5
Stammkapital und Schuldverschreibungen $	991 064 992	758 122 214	226 386 810	220 293 575	1 217 451 802	978 415 789	81,4	77,5	18,6	22,5
Einnahmen $	255 081 234	176 700 408	64 762 843	51 583 868	319 844 077	228 284 276	79,8	77,4	20,2	22,6
Ausgaben $	203 754 909	135 475 177	58 378 952	41 879 613	262 133 861	177 354 790	77,7	76,4	22,3	23,6

[1]) Ausschließlich der Gesellschaften mit einer Jahreseinnahme von weniger als 5000 $. Drahtlänge der Leitungen dieser Gesellschaften: 1912: 1 228 935 engl. Meilen, 1907: 1 077 404 engl. Meilen.

[2]) Ohne die Gesellschaften für drahtlose Telegraphie.

[3]) Außerdem 314 329 engl. Meilen Eisenbahn-Telegraphenleitungen.

Digitized by Google

nur um 5 107 771 (5,0 v. H.). Im inneren Verkehr des Deutschen Reichs wurden 1912 41 565 440 Telegramme (ausschließlich der Diensttelegramme) und 422 803 650 Gespräche von Ort zu Ort[1]) vermittelt. Der Anteil des Fernsprechers am Nachrichtenschnellverkehr von Ort zu Ort belief sich hier auf 91 v. H.

Die Postsparkasse in Schweden.[2])

Die schwedische Postsparkasse begann ihre Tätigkeit am 1. Januar 1884. Sie hat ihren Sitz in Stockholm. Die Verwaltung liegt in den Händen eines Vorstandes, der aus dem General-Postdirektor als Vorsitzendem und vier Mitgliedern besteht, nämlich einem Abteilungsvorstande beim Reichs-Postamt als Vortragendem für die Angelegenheiten der Postsparkasse, einem von der Regierung ernannten Mitgliede sowie je einem Beauftragten des Reichsbankdirektoriums und der Reichsschuldenverwaltung. Für die Sparguthaben haftet der Staat, die Ein- und Auszahlungen geschehen durch die Postanstalten. Der Hauptzweck der Einrichtung besteht darin, den Sparsinn der kleinen Leute anzuregen und namentlich den Bewohnern weniger dicht bevölkerter Gegenden, wo sich die Errichtung privater Sparkassen nicht lohnt, eine bequeme Gelegenheit zur Ansammlung von Sparguthaben zu bieten. Den Privatsparkassen hat sie, wie die Erfahrung gezeigt hat, keinen Abbruch getan, zumal jene höhere Zinsen zahlen und ihren Kunden größere Bequemlichkeiten bei der Kündigung von Geldern gewähren. So erklärt es sich, daß bei den privaten Sparkassen der Durchschnittswert der Sparbücher beständig zugenommen hat, während bei der Postsparkasse die entgegengesetzte Entwicklung zu beobachten ist. Nachdem der Durchschnittswert der Postsparkassenbücher im Jahre 1884 10,41 Kronen[3]) betragen hatte, stieg er zwar ununterbrochen bis zum Jahre 1899, in dem er 107,69 Kronen betrug, sank dann aber, mit Ausnahme der Jahre 1903 und 1904, bis zum Jahre 1909, in dem er sich auf 81,73 Kronen belief. Seit dieser Zeit hatte er etwas zugenommen, im letzten Jahre sank er wieder.

Wie sich die Postsparkasse bisher entwickelt hat, zeigt die folgende Zusammenstellung.

Jahr	Zahl der Kassenstellen	Zahl der Sparbücher	Guthaben der Einleger Kronen	Durchschn. Guthaben eines Sparbuchs Kronen
1884	1 575	79 513	827 641	10,41
1890	1 942	237 060	13 016 554	54,91
1900	2 652	566 805	56 461 391	99,61
1910	3 245	557 337	46 253 411	82,99
1911	3 286	565 759	47 186 406	83,40
1912	3 328	569 534	47 716 785	83,78
1913	3 360 [4])	578 254	48 075 654	83,14.

[1]) Die Zahl der Telegramme enthält auch die Stadttelegramme, die Zahl der Gespräche von Ort zu Ort auch die Verbindungen mit außerdeutschen Ländern. Die beiden Zahlen sind daher etwas zu groß; der Fehler übt auf das Verhältnis der beiden Zahlen zueinander kaum einen Einfluß aus.

[2]) Nach dem im Auftrage der Kgl. Schwedischen Regierung von J. Guinchard in Stockholm herausgegebenen historisch-statistischen Handbuche für Schweden und der amtlichen schwedischen Statistik über die Postsparkasse für 1913.

[3]) 1 Krone = 100 Oere = rund 1 ℳ 13 Pf.

[4]) Das sind 99,33 v. H. aller Postanstalten.

Digitized by Google

Im Jahre 1913 beliefen sich die Einzahlungen auf 671 876 mit einem Betrage von 13 677 850 Kronen (durchschn. 20,36 Kronen), die Rückzahlungen auf 174 815 im Betrage von 14 911 509 Kronen (durchschn. 85,30 Kronen). Neu ausgegeben wurden 56 059 Sparbücher, voll zurückgezahlt wurden die Guthaben auf 33 987 Bücher; 13 352 Bücher verloren wegen Ablaufs der gesetzlichen Verjährungsfrist ihre Gültigkeit. Mithin hat sich die Zahl der Sparbücher gegen 1912 um 8720 vermehrt.

Um auch den ärmeren Volksschichten und der heranwachsenden Jugend das Sparen zu erleichtern und die sichere Anlage selbst ganz kleiner Beträge zu ermöglichen, vertreibt die Postsparkasse Sparmarken zu 10 Oere. Die Marken werden auf eine Karte geklebt, die, wenn der Betrag eine Krone erreicht hat, bei dem nächsten Sparkassenkontor zur Eintragung in das Sparbuch eingereicht werden kann. Der Sparmarkenverkauf hat anfangs nur geringe Fortschritte gemacht, erst in den letzten Jahren ist er etwas gestiegen. Das Nähere ergibt sich aus folgenden Zahlen:

Zeitraum	Umlaufende Sparmarken beim Beginne der Ermittelungszeit Stück	Verkaufte Sparmarken insgesamt Stück	Eingelöste Sparmarken insgesamt Stück
1884—1888.....	—	5 487 793	5 091 500
1889—1893.....	396 293	4 355 614	4 274 320
1894—1898.....	469 035	4 611 898	4 470 960
1899—1903.....	609 973	4 929 307	5 137 694
1904—1908.....	401 586	6 306 879	6 220 170
1909—1913.....	488 295	6 845 726	6 771 900.

Im Jahre 1913 befaßten sich insgesamt 6244 amtliche und private Verkaufstellen mit dem Vertriebe von Sparmarken; eingezahlt wurden durch Sparmarken 142 030 Kronen.

Der Abschluß der Postsparkasse für 1913 ergibt

Einnahmen	2 089 418 Kronen,
Ausgaben	1 969 629 „
Reingewinn	119 789 Kronen.

In den Ausgaben sind auch die den Sparern zugeflossenen Zinsen von 1 653 845 Kronen enthalten. An Verwaltungskosten waren 310 950 Kronen aufzuwenden. Das Vermögen der Postsparkasse belief sich auf 52 268 283 Kronen.

In ähnlicher Weise wie bei uns die Postverwaltung durch den Verkauf der Versicherungsmarken, Zahlung der Renten usw. an der Durchführung der Reichsversicherungsgesetze beteiligt ist, liegt der schwedischen Postsparkasse die Wahrnehmung der Kassengeschäfte einschließlich der Verwaltung der einfließenden Versicherungsgelder für die Reichsversicherungsanstalt[1]) ob. So hat die Postsparkasse im Jahre 1913 12 082 Beitragserhebungen mit einem Betrage von 1 018 510 Kronen und 27 737 Auszahlungen mit 693 302 Kronen vermittelt. Für diese Tätigkeit hat die Reichsversicherungsanstalt der Postsparkasse 16 859 Kronen für Verwaltungskosten erstattet.

[1]) Die Reichsversicherungsanstalt wurde infolge des Haftpflichtgesetzes von 1901 im Jahre 1903 errichtet. Ihre Aufgabe sollte sein, für Arbeitgeber, die solches wünschen, die ihnen nach dem Gesetz obliegende Entschädigungspflicht zu übernehmen. Später sind der Anstalt noch andere, gleichartige Aufgaben zugewiesen worden.

Digitized by Google

Die Reichsversicherungsanstalt und die Postsparkasse sind ferner mit der Verwaltung der Pensionskasse der Hebammen beauftragt. Im Jahre 1913 sind der Kasse 122 neue Mitglieder beigetreten; die Einlagen beliefen sich auf 50 219 Kronen.

Die nachstehende Übersicht gibt einen Vergleich zwischen der schwedischen Postsparkasse und einigen älteren europäischen Postsparkassen während des 30. Jahres ihres Bestehens.

Land	Jährliche Einzahlungen			Jährliche Auszahlungen			Am Jahresschlusse gültige Sparbücher			Kosten für jeden Umsatz
	Durchschnittsbetrag jeder Einzahlung	Auf 1000 Einwohner		Durchschnittsbetrag jeder Abhebung	Auf 1000 Einwohner		Durchschnittsbetrag jedes Sparbuchs	Auf 1000 Einwohner		
		Zahl	Betrag		Zahl	Betrag		Zahl	Betrag	
	Kr.		Kr.	Kr.		Kr.	Kr.		Kr.	Öre
Schweden	20	119	2 426	85	31	2 645	83	103	8 526	37
Großbritannien und Irland..	43	237	10 291	111	83	9 174	255	136	34 539	52
Italien.....	112	106	11 817	122	86	10 544	139	166	23 139	30
Niederlande ..	61	330	20 161	113	179	20 229	165	254	41 988	37
Frankreich....	95	117	11 103	165	73	11 966	205	151	30 982	78
Österreich	36	99	3 593	61	70	4 259	67	78	5 284	17.

Preußischer Mietstempel bei Mietverträgen der Postverwaltung.

Der Postbetrieb ist kein kaufmännisches Gewerbe.

Nach dem preußischen Stempelsteuergesetze vom 30. Juni 1909, Tarifst. 48 I, 1 Abs. 2, ermäßigt sich die Stempelabgabe für Pacht- und Mietverträge bei Räumen, die für gewerbliche oder berufliche Zwecke bestimmt sind, um die Hälfte des für Mietverträge im allgemeinen festgesetzten Betrags. Diese Vorschrift ist auf die für die Bedürfnisse der Reichs-Postverwaltung angemieteten Räume nicht anwendbar, wie das Reichsgericht in dem folgenden Falle entschieden hat (VII. Zivilsenat. Urt. v. 27. Juni 1913 i. S. preuß. Fiskus [Bekl.] w. M. [Kl.]. Rep. VII. 150/13). Der Reichspostfiskus hat vom Kläger in dessen zu B. gelegenem Grundstücke Räume für den Betrieb eines Postamts gemietet. Der Mietzins beträgt 18000 ℳ jährlich. Die Steuerbehörde hat für das Jahr 1911 nach Tarifst. 48 I, 1 zum preußischen Stemp. St. G. vom 30. Juni 1909 eine Abgabe von 324 ℳ erhoben, wovon der Kläger die Hälfte mit 162 ℳ zurückfordert, weil er die Ermäßigungsvorschrift in Abs. 2 für anwendbar hält. Die Vorinstanzen sind dieser Auffassung beigetreten und

Digitized by Google

haben den Beklagten zur Erstattung von 162 ℳ verurteilt. Das Reichsgericht dagegen hat der Revision des Beklagten stattgegeben.

Gründe: »...Prüft man die Frage, ob die Anmietung von Räumen für die Bedürfnisse der Reichs-Postverwaltung gewerblichen oder beruflichen Zwecken dient, so muß man zu einem von der Entscheidung des Berufungsrichters abweichenden Ergebnisse gelangen. Die Meinung des Berufungsrichters, daß die Form, in der die Verwaltung der Reichspost geführt wird, die rein privatwirtschaftliche des Gewerbebetriebs sei, und daß die Post in dieser Hinsicht nicht anders dastehe, als staatliche Fabriken, Porzellanfabriken, Tabakmanufakturen, kann nicht geteilt werden. Sie wird der Stellung, die der Reichspost im Organismus des Reichs eingeräumt ist, nicht gerecht. Zwar wird man nicht sagen können, daß der staatliche Betrieb der Post (und ebenso der Telegraphie) die Betätigung eines staatlichen Hoheitsrechts enthalte, da an sich die Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten auch durch Private erfolgen kann. Allein das Reich nimmt im Anschluß an die historische Entwicklung, insbesondere in Preußen, auf den bezeichneten Gebieten eine Monopolstellung in Anspruch. Nach Art. 48 Abs. 1 R. Verf. werden das Postwesen und das Telegraphenwesen für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet. Dem Kaiser gehört die obere Leitung der Post- und Telegraphenverwaltung (Art. 50 Abs. 1 Satz 1). Dem Reiche steht das ausschließliche Recht zum Betriebe des Beförderungswesens nach Maßgabe von § 1 des Gesetzes über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 und § 1 des Gesetzes über das Telegraphenwesen vom 6. April 1892 zu. Der freie Wettbewerb ist (von nicht in Betracht kommenden Ausnahmen abgesehen) ausgeschaltet, und der Verkehr des Publikums mit der Post bewegt sich nicht in den Formen des allgemeinen bürgerlichen Rechtes, vielmehr greift überall das in Gesetzen, Verordnungen und Anweisungen niedergelegte Sonderrecht der Post- und Telegraphenverwaltung ein. Freilich verzichtet das Reich nicht auf die ihm in Gestalt der Postgebühren als Entgelt für seine Leistungen zufließenden Einnahmen. Aber die angeführten grundlegenden Sätze der Reichsverfassung lassen schon erkennen, daß bei Übernahme der bezeichneten Zweige des Verkehrswesens in die Hände des Staates nicht der finanzielle Gesichtspunkt des Gewinns im Vordergrunde gestanden hat, sondern das öffentliche Interesse und das Gemeinwohl. Die Aufgaben des Staates auf allen Gebieten, namentlich auch auf dem Gebiete der Landesverteidigung, können ohne die Gewähr eines gesicherten postalischen und telegraphischen Verkehrs (auch des Fernsprechverkehrs) nicht befriedigend gelöst werden. Darum war die Schaffung einer einheitlichen Verkehrsanstalt geboten, deren Verwaltung durch diese Rücksichten, nicht durch die Rücksichten auf Erzielung möglichst hoher Erträge bestimmt wird.

Darum läßt sich diese Verwaltung aber auch nicht mit einem privatwirtschaftlichen Gewerbebetriebe vergleichen, wie dies bei anderen staatlichen Betrieben denkbar ist. Sie unterscheidet sich auch namentlich durch ihre monopolistische Ausgestaltung von den Staatseisenbahnen, die, wie die Dinge gegenwärtig noch liegen, als gewerbliche Unternehmungen des Staates gelten mögen, ohne daß deshalb das gleiche von der Post zu sagen wäre. Nach § 452 HGB. gelten

Digitized by Google

die Postverwaltungen des Reichs und der Bundesstaaten (Bayern und Württemberg) nicht als Kaufleute. Dafür war nach der Denkschrift (S. 412 der Hahn-Mugdanschen Ausgabe), die in diesem Punkte nirgends Widerspruch gefunden hat, die Erwägung ausschlaggebend, daß es dem Wesen und der Aufgabe der Post nicht entspreche, wenn ihr Betrieb, für den der Erwerbszweck keineswegs das Entscheidende sei, als kaufmännisches Gewerbe behandelt werde. Auch hier wird also die Auffassung bestätigt, daß das Wesen des postalischen Betriebs nicht durch den Hinweis auf die Erträgnisse, wie sie bei Betrieben gewerblicher Art erhofft werden müssen, bestimmt werden kann. Dies ist auch die überwiegende Meinung der Schriftsteller, und das preußische Oberverwaltungsgericht (Entsch. Bd. 4 S. 14, Bd. 25 S. 151) steht auf demselben Standpunkte. Danach läßt sich nicht sagen, daß das Mietverhältnis, dessen Besteuerung streitig ist, Räume betreffe, die für gewerbliche oder berufliche Zwecke bestimmt sind, und es bleibt die Ermäßigungsvorschrift außer Anwendung. Die Folge ist, daß die Klage... abgewiesen werden muß...«.

NACHRUF.

Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Wagner †.

Der frühere vortragende Rat im Reichs-Postamt, Wirkliche Geheime Ober-Postrat Wagner ist am 15. Januar 1915 in Berlin-Friedenau im 70. Lebensjahre gestorben.

Wagner, am 4. August 1845 in Erfurt geboren, trat 1864 in den preußischen höheren Postdienst ein und bestand 1873 die höhere Postverwaltungsprüfung. Er wurde 1883 zum Postrat befördert und war als solcher bei den Ober-Postdirektionen in Frankfurt (Oder) und in Frankfurt (Main) tätig. 1886 wurde er in das Reichs-Postamt berufen. In demselben Jahre wurde er zum Ober-Postrat und ständigen Hilfsarbeiter, 1890 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat und 1894 zum Geheimen Ober-Postrat ernannt. Während seiner vieljährigen Tätigkeit im Reichs-Postamt war ihm in der Hauptsache die Bearbeitung der Bauverwaltungsangelegenheiten anvertraut. Beim Übertritt in den Ruhestand am 1. April 1906 erhielt er den Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Postrat mit dem Range eines Rates erster Klasse.

Der Heimgegangene hat der Verwaltung durch seine vielseitigen Kenntnisse, seine reiche Erfahrung und seine hervorragende Arbeitskraft in verantwortungsreichen Stellungen ausgezeichnete Dienste geleistet. Mit dem Archiv für Post und Telegraphie verbanden ihn enge Beziehungen; längere Zeit hindurch — von 1902 bis zu seinem Scheiden aus dem Dienste — lag ihm die Schriftleitung und Herausgabe dieser Fachzeitschrift ob.

Sein amtliches Wirken, seine liebenswürdige Persönlichkeit und sein lauterer, gediegener Charakter sichern ihm ein dauerndes ehrendes Gedenken.

Digitized by Google

Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(September bis Dezember 1914.)

A. Liste der Zeitschriften.

1. Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts. Berlin.
2. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
3. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München.
4. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
5. Die Arbeiter-Versorgung. Berlin.
6. Arbeitsrecht. Jahrbuch für das gesamte Dienstrecht der Arbeiter, Angestellten und Beamten. Stuttgart.
7. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen.
8. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
9. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.
10. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.
11. Armee-Verordnungsblatt. Berlin.
12. Die Bank. Monatshefte für Finanz- und Bankwesen. Berlin.
13. Bayerische Verkehrsblätter. München.
14. Berliner Architekturwelt. Berlin.
15. Blätter für Architektur und Kunsthandwerk. Berlin.
16. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
17. Blätter für Post und Telegraphie. Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphen-Beamten. Berlin.
18. Concordia. Zeitschrift der Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Berlin.
19. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
20. Deutsche Beamten-Rundschau. Frankfurt (Oder).
21. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
22. Deutsche Kolonialzeitung. Berlin.
23. Deutsche Kunst und Dekoration. Darmstadt.
24. Deutsche Postzeitung. Berlin.
25. Deutsche Revue. Stuttgart.
26. Deutsche Rundschau. Berlin.
27. Deutsche Strafrechts-Zeitung. Berlin.
28. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.
29. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
30. Deutsches Kolonialblatt. Berlin.
31. Eisenbahn-Verordnungs-Blatt. Berlin.
32. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht von Eger). Berlin.
33. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
34. Export. Berlin.
35. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart.
36. Gesundheits-Ingenieur. München.
37. Die Gegenwart. Wochenschrift für Literatur, Kunst, Leben. Berlin.
38. Die Grenzboten. Berlin.
39. Handel und Gewerbe. Berlin.
40. Hansa. Hamburg.
41. Hansa-Bund. Berlin.
42. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie. Leipzig.
43. Jahrbuch für Verkehrswissenschaften. Schleswig.
44. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Hildebrand). Jena.
45. Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche. Mainz.
46. Journal des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
47. Journal Télégraphique. Bern.
48. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege. Berlin.
49. Koloniale Monatsblätter. Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft. Berlin.
50. Kolonie und Heimat. Berlin.
51. Marine-Rundschau. Berlin.
52. Marineverordnungsblatt. Berlin.
53. Militär-Wochenblatt. Berlin.

Digitized by Google

54. Ministerialblatt der Königlich Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
55. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Berlin.
56. Mitteilungen aus dem Königlichen Materialprüfungsamt zu Berlin-Lichterfelde West. Berlin.
57. Monatschrift für deutsche Beamte. Berlin.
58. Neue Post. Berlin.
59. Das neue Deutschland. Berlin.
60. Nord und Süd. Breslau.
61. Der Ostasiatische Lloyd. Schanghai.
62. Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt. Gotha.
63. Postalische Rundschau. Berlin.
64. Neue Postalische Rundschau. Breslau.
65. Prometheus. Illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte in Gewerbe, Industrie und Wissenschaft. Leipzig.
66. Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. Hannover.
67. Recht und Wirtschaft. Berlin.
68. Sammlung von Entscheidungen des Reichsversicherungsamts, der Landesversicherungsämter, der Oberversicherungsämter und anderer Entscheidungen aus dem Gebiete der Arbeiterversicherung. Berlin.
69. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche. Leipzig.
70. Die Sparkasse. Volkswirtschaftliche Zeitschrift. Hannover.
71. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
72. Statistik des Deutschen Reichs. Neue Folge. Berlin.
73. Statistik des Deutschen Reichs. Vierteljahrshefte. Berlin.
74. Statistik, Preußische. Berlin.
75. Der Stein der Weisen. Berlin.
76. Telegraphen- und Fernsprech-Technik. Berlin.
77. Überall. Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine. Berlin.
78. Umschau. Leipzig.
79. L'Union Postale. Bern.
80. Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes. Berlin.
81. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin. Berlin.
82. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
83. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamts. Berlin.
84. Weltverkehr und Weltwirtschaft. Berlin.
85. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
86. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin.
87. Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins. Halle (Saale).
88. Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Landesamts. Berlin.
89. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
90. Zeitschrift für Beleuchtungswesen, Heizungs- und Lüftungs-Technik. Berlin.
91. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
92. Zeitschrift für Kleinbahnen. Berlin.
93. Zeitschrift für Post und Telegraphie. Wien.
94. Zeitschrift für Schwachstromtechnik. Zentralblatt für Telegraphie usw. München.
95. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
96. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
97. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
98. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
99. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin.

B. Literaturnachweis.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Anstrich eiserner Bauwerke **98.** 615.
— Arbeiterhaushalt, Lebenskosten und Lohn **20.** 352. 370. 390.
— Ausnutzung vulkanischer Kräfte zur Erzeugung elektrischer Energie, von Bechstein, Oberingenieur **65.** Jahrg. XXVI 17.
— Bauhölzer, von Prof. Dr. Roth **65.** Jahrg. XXVI 140.
— Übermäßige Belastung von Decken **19.** 754.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Digitized by Google

Allgemeines. Betrachtungen über das Taylorsystem, rationelle Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft **78.** 913, **33.** 1097.
— Blitzschutzanlagen an Gebäuden **58.** 238, **33.** 975.
— Die Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten, von Appel, Ober-Postsekretär (Leistungen für den Postdienst, Telegraphenwesen) **9.** 533.
— Zur Formatfrage, von Porstmann **93.** 195.
— Formel- und Einheitszeichen, Liste der feststehenden ... **33.** 1021.
— Ein hygienischer Fortschritt im städtischen Wohnungsbau (Häuser mit Stufenfronten, Versuchsbauten in Paris) **65.** Jahrg. XXVI Beil. 47.
— Zur Gewinnbeteiligung der Arbeiter, von Koch, Geh. Adm.-Rat a. D. **44.** Bd. XLVIII 469.
— Statistische Graphik. Wie man Ergebnisse der Statistik volkstümlich darstellen kann **28.** 339.
— Künstlicher Graphit, seine Entstehung und Verwendung im Maschinenbau, von Dierfeld, Reg.-Baumeister (Verwendung in der Elektrotechnik) **78.** 693.
— Hausschwamm, Widerstandsfähigkeit des Eichenholzes gegen den ... (Tanningehalt des Eichenholzes) **78.** 916.
— Zur Hausschwammfrage, von Prof. Dr. Falck **36.** 846.
— Aus der Kindheit der Selbstfahrer, Eisenbahnen, Telegraphen und Luftballons **17.** Jahrg. X 175.
— Krieg und Recht, von Dr. Fuld, Justizrat **66.** 525.
— Krieg und Völkerrecht, von Prof. Dr. Kohler, Geh. Justizrat **21.** 1011, **59. Jahrg. II** 596, **60.** Jahrg. XXXIX Bd. CLI 187, **38.** IV. Vierteljahr 369.
— Kriegskonterbande. Handelschiffe im Kriege, Seekriegsrecht **75. Heft 32 S.** 15, **95.** 485. 502, **40.** 763. 794, **39.** Jahrg. XXI 817, **34.** 547, **77.** Jahrg. XVII 97.
— Das Kriegsnotrecht des Auslandes, insbesondere Englands, von Prof. Dr. Heymann, Geh. Justizrat (Handelsverkehr, Ausübung des Post- und Telegraphenverkehrs) **21.** 1137.
— Das Kühlerhalten der Amtsräume und Wohnungen bei warmer Sommerwitterung, von Prof. Nußbaum **36.** 652.
— Die Lohntheorie, von Schmoller **69.** Jahrg. XXXVIII Heft IV 1.
— Über Metall- und Eisenbetonrohre **98.** 651.
— Nachrichtenbeförderungsmittel im Kriege, von Arnold **63.** 250.
— Das Nachrichtenwesen im Kriege, von Dr. Wettstein, Regierungsrat (die Presse und die Telegraphenbureaus) **78.** 782.
— Etwas über Organisation des Postwesens in den besetzten französischen Gebieten durch die norddeutsche Postverwaltung im Jahre 1870 **28.** 358, **58.** 240.
— Die metrischen Raumformate, von Porstmann **93.** 265. 273.
— Über Rost- und Eisenbetonschutzmittel, von Prof. Dr. Roland **97.** 1337.
— Deutsche Staatsgewalt in Feindesland, von Dr. Dambitsch, Landrichter (Verwaltung, Rechtspflege, Eisenbahn, Post usw.) **21.** 1146.
— Staats- und völkerrechtliche Stellung besetzter und eroberter Gebiete, von Geheimrat Prof. Dr. Arndt **67.** 231.
— Das Taylorsystem, von Heiß **69.** Jahrg. XXXVIII Heft IV 183.
— Treppenbeläge, Versuche mit ... **97.** 1334.
— Bautechnische Verwertung des Torfes, insbesondere zur Schalldämpfung, von Ing. Mahir **36.** 737, **98.** 624.
— Die Verwitterungen und Auswitterungen an Natursteinen und am Beton **98.** 493.
— Das Völkerrecht, von Hempel, Postsekretär **63.** 252. 274. 286.

Deutschland. Abtretung und Pfändung von Forderungen, von Stendel, Ober-Postpraktikant **17.** Jahrg. X 200.
— Amtsdeutsch, von Niemann **57.** 290. 307. 314, **20.** 347.
— Annahme von Zuwendungen, die von Behörden an Verwaltungsbeamte für Amtsverrichtungen gewährt werden **27.** 529.
— Die Aufbesserung der preußischen Beamtengehälter seit dem Jahre 1880 **20.** 294.
— Die Ausgabenverteilung im Haushalte des Arbeiters und des mittleren Beamten, von Albrecht **69.** Jahrg. XXXVIII Heft 3 S. 277.
— Ausschlußfristen, Einfluß der Kriegsgesetze auf die ..., von Dr. Fraenkel, Rechtsanwalt (bei Versetzung von Beamten in den Ruhestand usw.) **57.** 267.
— Beamtenbestechung, Unterdrückung von Postsendungen **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 23.
— Beamtendisziplin. Wenn ein verheirateter Beamter mit einer anderen Frauensperson in geschlechtliche Beziehungen getreten und dieser Verkehr weiteren Kreisen bekannt geworden ist, so ist das nicht eine Privatangelegenheit des Beamten, sondern ein Vorfall, zu dem die Behörde vom Standpunkte der dienstlichen Disziplin Stellung zu nehmen hat **8.** 1448.

Digitized by Google

Deutschland. Beamtenfürsorgegesetz und Reichshaftpflichtgesetz, von Dr. Fraenkel **20.** 395.
— Beamtenschaft und Konsumvereine (Mitgliedschaft von Beamten und Arbeitern) bei Konsumgenossenschaften des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine **16.** 650. 668. 746. 771, **24.** 1214.
— Beamten-Wohnungsverein zu Berlin. Die Gartenstadt Zehlendorf bei Berlin **15.** 41.
— Belassung von Kriegsorden an die Hinterbliebenen (Allerhöchste Kabinetts-Order vom 10. Oktober 1914) **11.** 366, **64.** 338.
— Benutzung des Vordereinganges in Herrschaftshäusern durch diensttätige Beamte **58.** 251, **64.** 329.
— Beschränkungen des Post- und Telegraphengeheimnisses und der Preßfreiheit im Kriege **21.** 1098, **17.** Jahrg. X 152.
— Besteuerung der Beamten, der Einfluß des Krieges auf die ..., besonders der zum Heere eingezogenen Beamten in Preußen, von Dr. Popitz, Regierungsassessor **20.** 374.
— Bürgergeld, Befreiung pensionierter Beamten von der Verpflichtung zur Entrichtung von ... **57.** 263.
— Dienstbezüge der infolge der Mobilmachung zum Kriegsdienst eingezogenen Beamten **48.** 685, **17.** Jahrg. X 114. 126, **24.** 1163, **52.** 310, **55.** 236, **20.** 290. 305, **21.** 1106. 1198, **57.** 266. 292. 301, **97.** 1070.
— Dienstkleidung, Ansatz des Wertes von ... und von Barbezügen für ... bei Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes im Sinne des Versicherungsgesetzes für Angestellte **5.** 721.
— Dienstwohnungen der preußischen Eisenbahnbeamten, Vergrößerung der Nutzflächen der ... **64.** 269, **24.** 1214.
— Dienstwohnungen, Verantwortlichkeit des Staates für die ... seiner Beamten (Entsch. des Reichsgerichts vom 5. Mai 1914) **57.** 281.
— Das gewöhnliche und das förmliche Disziplinarverfahren, von Schapp **20.** 304.
— Einfluß des Krieges auf die Dienstverhältnisse und die wirtschaftliche Lage der Beamten **20.** 301.
— Als Entfernung vom Amte ist neben der disziplinellen sofortigen Entlassung auch die disziplinelle Kündigung anzusehen **20.** 362.
— Entschädigung für doppelt gezahlte Wohnungsmiete trotz früheren Einzugs des neuen Mieters **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 26.
— Die Entwicklung der Frauenarbeit in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, von Dr. Wagner, Ober-Postpraktikant **17.** Jahrg. X 152. 162.
— Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnen, von Biedermann, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor a. D. **8.** 1507.
— Erfinderrecht und Angestelltenerfindung **20.** 351.
— Die Ergebnisse der Wohltätigkeitsanstalten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1913 **93.** 207.
— Der Ersatzanspruch der Postkrankenkassen gegen die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei Betriebsunfällen krankenversicherungspflichtiger Beamten **17.** Jahrg. X 203.
— Feuerlöschhilfsgeräte für staatliche Zwecke, Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 19. November 1914, betr. Beschaffung von ... **98.** 673, **48.** 825.
— Die Finanzen des Reichs und der deutschen Bundesstaaten **28.** 375, **44.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1914 540.
— Gehorsamspflicht der Beamten **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 30.
— Der örtliche Geltungsbereich der Immunität der Landtagsabgeordneten, von Dr. Kahn, Rechtsanwalt **7.** Bd. XXXIII 181.
— Gemeindegebäudesteuer, Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft vom 3. September 1914, betr. Heranziehung der Beamtendienstwohnungen zur ... **54.** 295, **55.** 280, **20.** 395.
— Gemeindeeinkommensteuerfreiheit des dienstlichen Einkommens der Beamten für den Sterbemonat **57.** 273, **17.** Jahrg. X 143.
— Gemeindesteuervorrecht der Beamten **20.** 356.
— Zur Geschichte der Einheitsbewegung im deutschen Eisenbahnwesen, von Offenburger **43.** 302.
— Zur Geschichte der Quellen des preußisch-deutschen Post- und Telegraphen-Sonderrechts, von Dr. iur. Staedler, Ober-Postinspektor **43.** 290.
— Die berufliche und soziale Gliederung des deutschen Volkes nach der Berufszählung vom 12. Juni 1907, von Kollmann **69.** Jahrg. XXXVIII Heft 3 S. 67.
— Hilfslosen-Unfallpension (Dauerzustand der Hilfslosigkeit) **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 26.

Digitized by Google

Deutschland. Das Jubiläum des zweihundertjährigen Bestehens der Königlich Preußischen Oberrechnungskammer **57.** 321.
— Kassenausfälle, Vergütungen auf... als versicherungspflichtiges Einkommen **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 32.
— Konflikt, Amtsüberschreitung, Verschulden der Beamten durch Vernachlässigung ihrer Amtspflicht zur Sorgfalt **66.** 620. 625.
— Konsumvereine, Schädigung des Handels durch Beamte **39.** Jahrg. XXI 801.
— Kostenanschläge. Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten usw. vom 15. September 1914, betr. Aufstellung und Innehaltung der Kostenanschläge für staatliche Bauten **98.** 557, **54.** 299.
— Krankengeld, Anspruch der verwundeten Kriegsteilnehmer auf..., Wiedereintritt der Kriegsteilnehmer in die Krankenversicherung **5.** 718. 729. 777.
— Krankenversicherung. Die Neuregelung der Beziehungen zwischen Krankenkassen und Ärzten **45.** Jahrg. XXIV 164.
— Allgemeine Krankenversicherung für Beamte **57.** 313, **20.** 376. 379.
— Krieg und Angestelltenversicherung **21.** 1289, **5.** 781, **39.** Jahrg. XXII 112. 144.
— Die deutschen Kriegsnotgesetze, von Schiffer, Oberverwaltungsgerichtsrat **21.** 1014.
— Kündigung. Ist einem Beamten von der zuständigen Behörde bei der Kündigung eröffnet, daß ihm ein Ruhegehaltsanspruch nicht zustehe, so verliert er das Klagerecht durch Unterlassung der Beschwerde binnen 6 Monaten Entsch. des Reichsgerichts vom 21. Juni 1911) **32.** Bd. XXXI 46.
— Die Kürzung des Zivildiensteinkommens der zur Marine einberufenen oder mit immobilen Beamtenstellen beliehenen Reichsbeamten **24.** 1255.
— Elektrische Lichtleitungen, Zuständigkeit der Provinzialbehörden bei Anlegung von... in Diensträumen und Dienstwohnungen Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten usw. vom 9. November 1914 **98.** 649, **55.** 283, **48.** 812.
— Lieferungen. Beteiligung des Handwerkes und der Handwerkervereinigungen an Submissionen usw. (Lieferung von Bekleidungstücken für Postunterbeamte) **16.** 708, **97.** 1166, **19.** 742.
— Die Militäranwärter und die Zivilversorgung, von Flügge **69.** Jahrg. XXXVIII Heft 3 S. 29.
— Militärrente, Anmeldung von Ansprüchen der Beamten auf... **57.** 331.
— Militärrente neben Zivildiensteinkommen **20.** 392.
— Modernisierungen der Staatsverwaltungstechnik, Gedanken über die Möglichkeit von..., von Zwiebel, Bezirksamtsassessor (allgemeine Strafbefugnisse der Behörden für Täuschungen bei amtlichen Erhebungen, planmäßige Aus- und Weiterbildung des mittleren Beamtenpersonals usw.) **3.** 614.
— Nebenbeschäftigung der Beamten **20.** 359.
— Niederlegung des Stadtverordnetenamts durch einen öffentlichen Beamten aus dienstlichen Rücksichten **20.** 361.
— Orden, Verfügung über... feindlicher Staaten **21.** 1196.
— Ordnungstrafen, Niederschlagung von..., die nach dem Disziplinargesetze vom 21. Juli 1852 seit dem 1. August 1914 wegen einer vor diesem Zeitpunkte begangenen Verfehlung gegen Beamte und Arbeiter verhängt sind (Erlasse der preußischen Minister des Innern usw.) **97.** 1133, **24.** 1293, **64.** 320, **28.** 462, **58.** 300.
— Pension und Unfallpension, Widerruflichkeit der Festsetzungsverfügung **66.** 568.
— Wann bleibt ein einmal entstandener Pensionsanspruch von der Wiederbeschäftigung des Beamten unberührt? Anwendung von Vorschriften über den Privatdienstvertrag auf das Beamtenverhältnis **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 27.
— Pensionsansprüche der auf Kündigung angestellten Beamten (bei unfreiwilliger Entlassung aus dem Dienste) **66.** 667.
— Pensionsrecht. Erfordernisse der Verwaltungsentscheidung gemäß § 23 Pens. Ges. (Unterzeichnung der Verfügung, durch die eine Pension festgesetzt wird) **66.** 709.
— Pfändbarkeit der Pension und der Einnahmen aus einer sonstigen Tätigkeit eines pensionierten Beamten **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 32.
— Die Pfändung einer Gehaltsforderung erstreckt sich auch auf das Ruhegehalt **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 25.
— Pflichten des Kassenrevisors, zivilrechtliche Folgen ungenügender Revision **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 22.
— Postkrankenkassen-Satzungen **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 35.
— Wieweit ist die Postverwaltung für beschlagnahmte Gelder als Nicht-Eigentümerin haftbar? **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 29.

Digitized by Google

Deutschland. Das Prisenrecht des Deutschen Reichs, von Prof. Dr. Heymann, Geh. Justizrat **21.** 1047.
— Unser deutsches Prisenverfahren, von Hahn, Kapitänleutnant und Mitglied des Prisengerichts **40.** 767.
— Das Recht des deutschen Wortes, von Prof. Dr. Tesch **20.** 381.
— Rechtsschutz und Postverkehr der Kriegsgefangenen **58.** 254. 258.
— Reichs-Gesetzgebungsvorgang, einige Bemerkungen zum ..., von Dr. Rauschenberger **7.** Bd. XXXIII 200.
— Reichsversicherungsordnung. Zur Anwendung der §§ 169 bis 171 R.V.O., von Dr. Hoffmann, Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rat (Begriff der in Betrieben oder im Dienste des Reichs »Beschäftigten«) **5.** 681.
— Reichsversicherungsordnung, das zweite Buch der ... (Krankenversicherung) und die neuen Satzungen der Postkrankenkassen **9.** 621.
— Rückzahlung zuviel gezahlten Gehalts. Kann der Beamte gegenüber dem Anspruch auf Rückzahlung zuviel gezahlten Gehalts einwenden, er habe das zuviel gezahlte Gehalt zu einer besseren Lebenshaltung verbraucht und sei infolgedessen nicht mehr bereichert? **97.** 1021, **21.** Spruchsamml. XXXVI 204, **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 22.
— Sachverständigengebühren des öffentlichen Beamten **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 23.
— Samariterdienst, Ausbildung von Eisenbahnbediensteten im ... (Erlaß des preuß. Eisenbahnministers vom 4. September 1914) **97.** 1057.
— Schadensersatzanspruch eines Beamten wegen Gesundheitschädigung durch dienstliche Überlastung **97.** 1223, **66.** Beil. Nr. 2621. 2627. 2754.
— Der Schreibtisch eines Beamten ist kein zum öffentlichen Nutzen dienender Gegenstand im Sinne des § 304 Str.G.B. **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch. 24.
— Seßhaftmachung deutscher Arbeiter im Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, von Dr. Mertens **97.** 1245.
— Sicherheiten bei Lieferungsverträgen usw., Erleichterung bei Gestellung von ... im Bereiche der preußischen Eisenbahnverwaltung **97.** 1028.
— Spar- und Darlehnsverein des Personals der sächsischen Staatseisenbahnen **97.** 1056.
— Sprachengewohnheiten, über einige ... **38.** IV. Vierteljahr 343.
— Sprachreinigung, von Prof. Dr. Tesch **38.** IV. Vierteljahr 178, **57.** 307. 314, **20.** 384.
— Steuerfreiheit der dem öffentlichen Dienste gewidmeten Grundstücke und Gebäude. Begriff der »unmittelbaren Benutzung« eines Gebäudes zum öffentlichen Dienste **8.** 1442.
— Steuerpflicht der preußischen Telegraphenbeamten in Sachsen **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch. 31.
— Keine Steuerpflichtigkeit des einem pensionierten Beamten nachgezahlten Gehalts, das infolge Amtsuspension bis zur Aufhebung des Disziplinarverfahrens einbehalten war **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 28.
— Kein Steuerprivileg der Reichs-Postbeamten in den deutschen Schutzgebieten **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 31.
— Strafgesetzentwurf, Abschluß der Arbeiten der Strafrechtskommissionen, von Dr. Meyer, Ministerialrat **27.** 552.
— Streitfragen aus dem Beamtenrechte, von Prof. Dr. Piloty (das Recht der Meinungsäußerung, insbesondere im Bereiche des bayerischen Staatsdienstes. Kritische Betrachtungen zur Auslegung des Artikels 35 des bayerischen Beamtengesetzes vom 16. August 1908) **7.** Bd. XXXIII 1.
— Der unpfändbare Teil des Gehalts eines ersatzpflichtigen Beamten kann zurückbehalten werden **58.** 235.
— Unfall. »Bemerkbarwerden« von Unfallfolgen **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 24.
— Unfall. Wird ein Beamter, nachdem er nach einem Unfalle zunächst den Dienst weiter versehen und sein Gehalt weiter bezogen hat, später wegen disziplinarer Verfehlungen entlassen, so wird dadurch der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und den Folgen der körperlichen Erwerbsunfähigkeit an sich nicht aufgehoben **66.** Beil. Nr. 2665.
— Unfälle des täglichen Lebens oder Betriebsunfälle?, von Kayser, Geschäftsführer der Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft **92.** 848.
— Unfallverhütungsvorschriften, Dienstanweisung für Maschinenwärter und Kesselvorschriften (Erlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 19. November 1914) **31.** 316.
— Unternehmerkartelle zur gemeinsamen Regelung der Angebote bei der Vergebung von Lieferungen, Verstoß gegen die guten Sitten **19.** 801.

Digitized by Google

Deutschland. Verdingungswesen, die neueren Bestrebungen zur Beseitigung der Schäden im ..., von Winterstein, Magistrats-Baurat **19.** 828. 833.
— Die Vereins- und Versammlungsfreiheit der Beamten nach deutschem Vereins- und Beamtenrechte, von Dr. Pasquay, Regierungsassessor **3.** 781.
— Verhältnis zwischen Einkommen und Wohnungsmietpreis **57.** Beil. (Verwaltung und Statistik) 126.
— Verletzung der Amtspflicht. Hat ein Postbeamter durch Verletzung einer Amtspflicht Posteigentum beschädigt, so bestimmt sich seine Ersatzpflicht nach dem Landesrechte **21.** Spruchsamml. XXXVI 214.
— Das Verordnungsrecht des Kaisers in den Kolonien, von Dr. iur. Petri **49.** Beil. (Zeitschrift für Kolonialrecht) 262.
— Die Versetzung eines Beamten muß als amtliche Maßregel beschlossen und dem Beamten als solche mitgeteilt sein. Die vorläufige Mitteilung einer bloß beabsichtigten Versetzung genügt nicht **21.** Spruchsamml. XXXVI 198.
— Die Versicherungsansprüche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnarbeiter und der Krieg, von Fritz, Regierungsrat **97.** 1193.
— Versorgung der am Kriege teilnehmenden Beamten nach den Militärpensionsgesetzen, Versorgung der Hinterbliebenen, Gnadenbezüge **20.** 317. 335. 387, **28.** 397. 403, **57.** 292. 299. 310. 318, **64.** 309, **24.** 1287, **63.** 331. 346.
— Die Versorgungsgebührnisse bei der Anstellung im Zivildienste **20.** 341.
— Verträge. Einfluß des Krieges auf schwebende Lieferungsverträge, von Dr. iur. Hueck **21.** 1168, **33.** 1050.
— Wasserzins für Staatsdienst- und Wohnräume, Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft vom 25. August 1914 **54.** 282.
— Die Wohnung des kleinen Mannes, ein Kapitel aus der gemeinnützigen Bautätigkeit Groß Berlins (Beamten-Wohnungsverein) **14.** 221.
— Wohnungsverhältnisse des Personals der preußischen Staats-Eisenbahnen (Bestrebungen der Regierung zur Förderung der inneren Kolonisation und weitgehende Fürsorge zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse, Vf. der Eisenbahndirektion Posen) **97.** 1068.
— Wohnungswesen. Staatliche Darlehnsgewährung an Baugenossenschaften in der Kriegszeit **96.** Jahrg. XIII 5, **16.** 704.
— Zahlung von Pensions- usw. Gebührnissen an in Kriegstellen verwendete pensionierte Offiziere usw. und Beamte sowie Invalidenpensions- u. Rentenempfänger **52.** 350.
— Zahlungsfristen. Die Bekanntmachung über die gerichtliche Bewilligung von Zahlungsfristen vom 7. August 1914, von Unger, Landgerichtsdirektor **66.** 677.
— Zivilversorgung der Unteroffiziere während des Feldzugs **11.** 394.
— Bayern. Die Dienstaufsicht in Bayern **57.** 281.
— — Erkrankung eines etatmäßigen Beamten, kein Anspruch auf das volle Dienstgehalt für die Dauer von 26 Wochen, wenn der Beamte während dieser Zeit in den Ruhestand versetzt wird (Artikel 35 des Beamtengesetzes) **20.** 361.
— — Heimaterwerb der Beamten bei Versetzungen (Berufsheimat) **66.** 713.
— — Aus dem Jahresberichte der Post- und Telegraphenverwaltung für 1913 **13.** 431, **17.** Jahrg. X 177.
— — Landtag und Beamte (Vereinfachung und Verbilligung der Staatsverwaltungen, Verminderung der Beamtenzahl) **57.** 261.
— — Regierung und Beamtenorganisationen **20.** 328.
— — Der Spar- und Darlehnsverein der bayerischen Staatsbeamten **57.** 329.
— Württemberg. Änderungen der Dienstkleidungsvorschriften (Verwertung von Kleidungstücken durch das Personal nach Ablauf der Tragzeit) **97.** 1271.
— — Vergütungen des Eisenbahnpersonals für Leistungen, die anderen Behörden oder Privaten erwiesen werden **97.** 1271.
Belgien. Einrichtung einer deutschen Post- und Telegraphenverwaltung in Belgien **28.** 364, **24.** 1187. 1328. 1320, **17.** Jahrg. X 132, **58.** 282, **93.** 263, **13.** 450.
— Der öffentliche Zeitdienst in Belgien **37.** Jahrg. XLIII Bd. LXXXVI S. 640.
England. Englands Volks- und Verkehrswirtschaft und der Krieg, von v. Völcker, Ministerialrat (Post- und Telegraphenwesen) **25.** Jahrg. XXXIX Bd. IV 302.
Österreich. Besoldung usw. der anläßlich der Mobilmachung zum Militär einberufenen Zivilstaatsbeamten **17.** Jahrg. X 199.
Rußland. Rußland und seine Beamten **57.** 330.
Schweden. Post, Telegraphen- und Fernsprechwesen **29.** Handelsberichte 694. 696.
Türkei. Türkische Beamtengehälter **20.** 354.
— Die Verkehrsverhältnisse in der Türkei und der Suezkanal, von Dr. Stange **43.** 322.
Ungarn. Das ungarische Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1912 **93.** 228.
Afrika. Sonnenkraftanlage in Kairo **17.** Jahrg. X 123.
— Marokko. Die französisch-marokkanische Postkonvention **93.** 191, **43.** 382.

Digitized by Google

II. Postwesen.

Allgemeines. Zweirädriges Auto **65.** Jahrg. XXVI Beil. 14.
— Der Beringstraßen-Tunnel **84.** Jahrg. 1914/15 214.
— Beschlagnahme von Briefpostsendungen auf See **93.** 230, **64.** 306, **58.** 268, **43.** 390.
— Briefmarke, zur Abschaffung der ... **17.** Jahrg. X 115.
— Briefmarken. Das Eigentum an den einer Auslandspostpaketadresse über eine nach Deutschland gerichtete Sendung im Auslande (Tunis) aufgeklebten Marken geht mit der Annahme zur Weiterbeförderung durch die deutsche Postverwaltung auf diese über, und zwar auch dann, wenn die Marken auf den dem Empfänger auszuhändigenden Abschnitt geklebt sind und dieser in dem Aufgabelande mit den Marken dem Empfänger ausgehändigt zu werden pflegt (Postordnung für das Deutsche Reich und Weltpostpaketvertrag vom 26. Mai 1906) **66.** Beil. Nr. 2915, **58.** 295, **64.** 338.
— Die ermäßigten Briefportotarife für Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben, von Dr. phil. et iur. Köhler, Ober-Postpraktikant **93.** 260. 267. 276.
— Brieftauben. Geflügelte Boten im Kriege, von Arnold **28.** 363, **27.** 406.
— Internationales Bureau des Weltpostvereins in Bern, aus dem Jahresberichte des ... für 1913 **28.** 451.
— Feldpost. Die Einrichtung, Tätigkeit und moralische Bedeutung der Feldpost im Kriege gegen Frankreich 1870/71 **24.** 1234. 1325.
— Die älteste Feldpost (Brieftaubenpost) **93.** 246, **84.** Jahrg. 1914/15 225, **17.** Jahrg. X 193.
— Die Hauptverkehrslinien der Balkanhalbinsel in Vergangenheit und Gegenwart, von O. Kreutzbruck v. Lilienfels, Oberstleutnant **62.** 205.
— Luftposten **65.** Jahrg. XXVI Beil. 22.
— Der internationale Postgiroverkehr, von Hempel **20.** 355.
— Postregale und Postzwang in Österreich und in anderen Ländern, von Dr. Kirschbaum, Ministerialvizesekretär im österreichischen Handelsministerium **93.** 241. 249.
— Postscheckverkehr. Die Postscheckämter im Kriege **12.** 887.
— Postverkehr und Postrecht während des Krieges, von Dr. iur. König, Geh. Ober-Postrat **93.** 235.
— Rohrpostanlagen zur Beförderung von Briefsäcken und Postpaketen **64.** 271.
— Sackverschluß, die hygienische Bedeutung eines einwandfreien ... **36.** 707.
— Weltkrieg und Weltpostverkehr **37.** Jahrg. XLIII Bd. LXXXVI 704, **20.** 371.
— Einiges über den Weltpostverein, 40-jähriges Bestehen des Weltpostvereins **64.** 306, **93.** 246, **79.** 161.

Deutschland. Im Bahnpostwagen (deutsche Bahnpostwagen) **75.** Heft Nr. 33 S. 7.
— Beweislast bei Ersatzansprüchen für Postsendungen, die bedingt zur Beförderung zugelassen sind, von Dr. Niggl, Postrat **32.** Bd. XXXI 6.
— Die Briefmarken-Aufklebe- und Entwertungsmaschine **93.** 222.
— Briefträger, das zweihundertjährige Jubiläum des ... **64.** 271.
— Der Ehemann ist zur Öffnung der an seine Frau gerichteten Briefe wider ihren Willen nicht befugt (Entsch. des kgl. sächs. Oberlandesgerichts Dresden vom 14. Januar 1913) **32.** Bd. XXXI 55.
— Eilbotenanstalt, Haftung einer ... für Unterschlagungen ihrer Angestellten **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 28.
— Einschreibbriefe. Der nach den Bestimmungen der Dienstanweisung für Post und Telegraphie auf Einschreibbriefe von dem Postbeamten aufzuklebende Zettel ist in Verbindung mit dem Briefe zum Beweise der stattgefundenen Einschreibung bestimmt und dienlich. Das Loslösen des Zettels von dem Briefe enthält also eine Beschädigung der einem Postbeamten amtlich anvertrauten Urkunde, die sich aus der Verbindung des Zettels und der Briefaufschrift zusammensetzt **66.** Beil. Nr. 3063.
— Wenn jemand sich als Empfänger eines Briefes ausgibt und diesen in Empfang nimmt und öffnet, so ist der wahre Empfänger berechtigt, den Strafantrag zu stellen, nicht der Absender **32.** Bd. XXXI 68, **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 30.
— Ersatzverbindlichkeit der Post im Kriege **28.** 365, **17.** Jahrg. X 133.
— Feldpost, Geschichtliches von der ... **63.** 309.
— Unsere Feldpost **17.** Jahrg. X 113, **59.** Jahrg. II 615, **58.** 258. 262. 266. 274. 279. 283, **28.** 389. 411. 423. 459, **50.** Jahrg. VIII Nr. 5 S. 3, **24.** 1253. 1320, **93.** 244, **63.** 297. 343, **13.** 427. 443. 446, **37.** Jahrg. XLIII Bd. LXXXVI 727. **64.** 317. **43.** 391, **70.** 455.
— Ein neuer Freimarkenautomat der deutschen Reichs-Postverwaltung **93.** 187.

Digitized by Google

Deutschland. Haftung des Reichs für seine Beamten. Ein Postbeamter handelt nicht schuldhaft, wenn er sich (in der Frage des Eigentums an den einer Weltpostpaketadresse aufgeklebten Marken) an die für ihn in erster Reihe maßgebende Postordnung hält, und wenn er sich auf die Lösung rechtlicher Zweifel über die Zulässigkeit von Bestimmungen der Postordnung und über deren Verträglichkeit mit Bestimmungen des Weltpostpaketvertrags vom 26. Mai 1906 nicht einläßt Reichsgerichtsentscheidung vom 22. Sept. 1914 **66.** Beil. Nr. 2918, **58.** 295.

— Nachbarpostorte, Ausdehnung des Geltungsbereichs der Ortstaxe auf ..., IV. Nachtrag zum Verzeichnis der Nachbarpostorte **99.** 534.

— Die Paket-Aufgabenummern, Vorschläge zur Vereinfachung und Verbesserung in der Herstellung und Verwendung der ... **63.** 254.

— Pflichten der Beamten bei der Geldabfertigung (Haftpflicht eines Postagenten für mangelhafte Wahrnehmung des Abfertigungsdienstes **64.** 336.

— Über die Portofreiheit der Feldpost **17.** Jahrg. X 205.

— Postordnung, die Bestimmungen der ... haben die Eigenschaft von Rechtsnormen **66.** Beil. Nr. 2913.

— Postvollmacht, einiges über die ... (Erfordernisse und Wirksamkeit der Postvollmacht, General-Vollmacht **66.** 661, **17.** Jahrg. X 179.

— Fürstbischöflich Münsterische »Post-Wagens-Ordnung« aus dem Jahre 1679, von Müller, Rechnungsrat **9.** 512.

— Protesterhebung, »Ort« der ..., u. U. Unwirksamkeit der ..., wenn in der Protesturkunde gesagt ist, daß der Protestat (der ein von der Wohnung getrenntes Geschäftslokal zu haben pflegt) »in seiner Wohnung« nicht angetroffen worden sei **66.** Beil. Nr. 2935 und 2936.

— Postgesetz. Begriff »Absender eines expressen Boten«, Angestellte einer Privatbeförderungsgesellschaft als expresse Boten **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 21.

— Postgesetz. In gelegentlicher Mitnahme postzwangspflichtiger Gegenstände liegt die Tätigkeit eines expressen Boten im Sinne des § 2 des Postgesetzes auch dann nicht notwendig, wenn der Beförderer zu den bezahlten Angestellten gehört (§ 1 des Postgesetzes). Zulässigkeit eines doppelten Ursprungsorts einer Zeitung. Eine Verletzung des Postzwanges liegt darin nicht, daß einem für die Beförderung postzwangspflichtiger Sachen bezahlten Boten solche auch noch unentgeltlich von einem anderen Absender mitgegeben werden Entsch. des Reichsgerichts vom 15. Dezember 1913) **32.** Bd. XXXI 88, **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 34.

— Postgesetz. Reichsgerichtsurteil über Portohinterziehung (Versendung von Briefen, deren Inhalt ausschließlich gewerbliche Angelegenheiten des Absenders betraf, mit der von der Entrichtung des Portos befreienden Bezeichnung »Soldatenbrief. Eigene Angelegenheit des Empfängers«) **9.** 547, **32.** Bd. XXXI 112.

— Postgesetz. Privatpostanstalten, Beförderung fremder Drucksachen durch eine Verlagspostanstalt als Beilagen einer unter Kreuzband versandten Zeitschrift **17.** Jahrg. X Beil. Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 25.

— Postgesetz Vom Strafverfahren bei Post- und Portodefraudationen **63.** 317, 332, 347.

— Postgesetz, Tragweite des § 17 des ... (Benutzung eines Privatwegs durch einen fahrenden Landbriefträger) **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 36.

— Postgesetz. Ist die kurze Verjährungsfrist des § 14 des Postgesetzes anwendbar auf Postnachnahmesendungen? **28.** 411.

— Postscheckverkehr. Die Pfändung der Postscheckguthaben, von Dr. Hellmuth, Postassessor **32.** Bd. XXXI 25.

— Postscheckverkehr. Die neue Postscheckordnung **20.** 324.

— Postscheckverkehr. Das deutsche Postscheckrecht nach seiner Neuordnung, von Dr. iur. Staedler, Ober-Postinspektor **32.** Bd. XXXI 34.

— Die Reichstagsentscheidungen über die Reichspostdampferlinien, von Fitger **43.** 353.

— Schadensersatzpflicht eines Postbeamten wegen Nichtbeachtung eines Rückforderungsantrags des Absenders eines Einschreibbriefs **64.** 268, **32.** Bd. XXXI 102, **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 33.

— Unfall im Postpackwagen beim Rangieren eines Zuges (schwere Verletzung des Bahnpostbeamten, die zur Pensionierung führte. Schadensersatzansprüche der haftbar gemachten Eisenbahngesellschaft gegen den Postfiskus vom Reichsgericht anerkannt) **63.** 334.

— Unfallentschädigungen und Invaliden- und Hinterbliebenenbezüge, die im Kalenderjahre 1913 durch die Postanstalten gezahlt worden sind **28.** 413.

— Unterschlagung von Feldpostsendungen, von Dr. iur. Triloff, Postrat **27.** 666.

— Das Vertragsverhältnis zwischen Absender und Post endigt mit der Ablieferung der Sendung an die Zollbehörde. Der Umfang der Haftung der Zollbehörde bestimmt sich nach dem wirklichen Werte der Sendung **66.** Beil. Nr. 2334, 2335.

Digitized by Google

Deutschland. Betrügerische Wertangabe als versuchter Betrug (unrichtige Wertangabe auf dem Umschlag eines Geldbriefs) **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 30.
— Zeitungsverlagsbuch, allgemeine Betrachtungen über Einrichtung des ... **17.** Jahrg. X 127.
— Zustellung von Pfändungsbeschlüssen, von Stendel, Ober-Postpraktikant **17.** Jahrgang X 165.
— Bayern. Motorwagen u. Fahrräder für den bayerischen Postbetrieb **93.** 250, **43.** 379.
Belgien. Der belgische Postdienst im Jahre 1912 **79.** 177.
England. Verwendung von Automobilen in der englischen Postverwaltung **43.** 378.
Frankreich. Bestand und Beschaffenheit der Bahnpostwagen in Frankreich **97.** 1252.
— Klagen über die französische Feldpost **93.** 271, **64.** 338.
Italien. Der Postbetrieb in Italien im Jahre 1910/11 **79.** 181.
— Postsparkassenwesen **12.** 870.
Montenegro. Die Post in Montenegro **93.** 207, **43.** 382.
Niederlande. Der Postbetrieb im Jahre 1912 **79.** 134.
— Die niederländische Postsparkasse **17.** Jahrg. X 122, **12.** 875.
Österreich. Unsere Feldpost, von Dr. Großmann, Ministerialvizesekretär im Handelsministerium **93.** 220.
— Die Klagen über die Feldpost, von Geh. Rat Dr. Ritter Wagner v. Jauregg, Generaldirektor für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten **93.** 257.
— Die k. k. Postsparkasse in den Jahren 1913 und 1914 **93.** 189, **12.** 976, **28.** 443, **9.** 589, **79.** 188.
— Rentensparkasse beim Postsparkassenamt **93.** 263.
Schweiz. Aufstellung und regelmäßige Leerung von Briefkasten in Privatbetrieben (Gasthöfen, Fabriken, Spitälern usw.) durch die Postverwaltung **79.** 191.
— Einbringung eines Gesetzentwurfs über die Errichtung von Postsparkassen **12.** 871.
— Die schweizerische Post und der Weltkrieg **93.** 271.
Türkei. Schließung der deutschen Postanstalten in der Türkei infolge Aufhebung der Ausländer-Kapitulationen **24.** 1239, **17.** Jahrg. X 156, **63.** 290, **93.** 240. 246, **21.** 1293, **43.** 398. 400.
Ungarn. Ergebnisse der Postsparkasse im Kalenderjahre 1913 **28.** 350, **93.** 237, **9.** 589.
Afrika. Der Postdienst der Südafrikanischen Union im Jahre 1912 **79.** 129.
— Afrikanische Überlandbahn **97.** 1127.
— Marokko. Schließung der deutschen Post in Marokko **43.** 397.
Amerika. Der Panamakanal **84.** Jahrg. 1914/15 177, **19.** 722, **78.** 848, **98.** 588, **40.** 924.
— Argentinien. Einrichtung einer Nationalpostsparkasse geplant **84.** Jahrg. 1914/15 219, **12.** 1184.
— Brasilien. Das Postwesen im Jahre 1912 **79.** 166.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die amerikanischen Expreßgesellschaften unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Postverwaltung **97.** 1297.
— — Motorpostverbindung in einer Wüste (in Kalifornien) **78.** 717, **93.** 231, **43.** 380.
— — Postbeförderungsgebühren auf den amerikanischen Eisenbahnen **97.** 1332.
— — Postsparkassenwesen **79.** 142.
Asien. Britisch Indien. Der Postbetrieb in den Jahren 1911/12 und 1912/13 **79.** 151.
— China. Der Postbetrieb Chinas 1911 und 1912 **79.** 145. 169, **43.** 384.
— — Der Postpaketdienst in China **79.** 185.
— Japan. Postsparkassen **12.** 880.
— — Schiffahrtsubventionen **44.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1914 516.
Australien. Der Postbetrieb im australischen Staatenbund im Rechnungsjahre 1912/13 **79.** 162.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].

Allgemeines. Aluminiumleitungen **33.** 982.
— Aluminiumvernicklung **65.** Jahrg. XXVI Beil. 6.
— Die Anfänge der Telegraphie, ihre Ausbreitung und organische Ausgestaltung, von Petritsch, Ingenieur und Bauoberkommissär **93.** 185. 193. 201.
— Gemeinschaftl. Anrufeinrichtung für mehrere Anschlüsse eines Teilnehmers **33.** 980.
— Apparate und Einrichtungen zur Mehrfach- und Schnelltelegraphie (ein geschichtlicher Überblick), von Ing. Petritsch, k. k. Bauoberkommissär im österreichischen Handelsministerium **93.** 209. 217, **76.** Jahrg. III 151.
— Die beste Art des Handbetriebs für ein großes Fernsprechnetz, von Pinkert, Telegrapheningenieur **33.** 1103. 1114.
— Graphische Aufnahme des Verkehrs bei selbsttätigen Amtseinrichtungen (Aufnahme der Dauer der Gesprächsverbindungen, Zahl der Verbindungen usw.) **33.** 1013.

Digitized by Google

Allgemeines. Ausnutzung von zwei Doppelleitungen zur Bildung von vier Stromkreisen für Fernsprechzwecke **93.** 247, **76.** Jahrg. III 176.
— Beeinflussung von Fernsprechleitungen durch Schaltvorgänge und Erdschlüsse in benachbarten Drehstrom-Hochspannungsleitungen, von Brauns **76.** Jahrg. III 141. 156. 163. 170.
— Das Diktograph-Fernsprechsystem **33.** 998.
— Der störende Einfluß der Witterung auf den Telegraphen- und Fernsprechbetrieb. Verhütungsmaßnahmen **63.** 288. 315.
— Eisbildung an Aluminiumleitungen **65.** Jahrg. XXVI Beil. 3.
— Englands Kabelherrschaft, von Kellermann **59.** Jahrg. III 18.
— Über die künftige Entwicklung der Kabeltelegraphie **76.** Jahrg. III 176.
— Entwicklung des Fernsprechwesens der gesamten Welt **84.** Jahrg. 1914/15 185.
— Entwicklung des Welt-Seekabelnetzes 1908 bis 1913 **84.** Jahrg. 1914/15 185, **76.** Jahrg. III 164.
— Von der Erfindung des Telephons bis zu den automatischen Zentralen, von Ing. Petritsch, k. k. Bauoberkommissär **93.** 225. 233.
— Der elektrische Ferndrucker von Siemens & Halske **33.** 1070.
— Neuzeitliche Fernsprechleitungen, von Dr. Ebeling, Oberingenieur **76.** Jahrg. III 113.
— Das selbsttätige Fernsprechsystem mit Relais, von Betulander **33.** 1029.
— Fernsprechverbindung Schweden-Deutschland **84.** Jahrg. 1914/15 185.
— Fernsprechverbindung zwischen Deutschland und Italien, von Wittiber, Telegrapheninspektor **9.** 501.
— Über Fernsprech-Verkehrsstatistik, von Dohmen, Telegrapheninspektor **76.** Jahrgang III 147.
— Hausschwamm an Telegraphenstangen (Beobachtungen in Österreich und in Ungarn) **58.** 291.
— Isolierung von Aluminiumdrähten **76.** Jahrg III 199.
— Isolierhülsen für elektrische Drahtverbindungen unter Wasser **65.** Jahrg. XXV 766.
— Die Kabel im Kriege und der Kabelkrieg, von Günther **78.** 930.
— Der automatische Kleingruppenbetrieb in Fernsprechnetzen, v. Dr.-Ing. Steidle **33.** 955.
— Krankheiten bei der Beschäftigung mit Teer und Teerprodukten, von Dr. Gräf **65.** Jahrg. XXVI 124.
— Ein neues Kupferschweißverfahren **65.** Jahrg. XXVI Beil. 6.
— Synchrone Laufwerke (für Mehrfachtelegraphie, für Bildübertragung usw.), von Bourquin **65.** Jahrg. XXVI 56.
— Über die Luft- und Fahrgeschwindigkeit in Rohrpostrohren und Mittel zu ihrer Erhöhung, von Kasten, Postbauinspektor **76.** Jahrg. III 129.
— Praktische Mikrophonvergleichungen, von Dr. Heidecker **76.** Jahrg. III 189.
— Militärfernsprechwesen **93.** 199, **76.** Jahrg. III 151, **43.** 380.
— Ein Radiumblitzableiter **33.** 1120.
— Restspannungen und Restströme in Starkstromnetzen und ihre Bedeutung für benachbarte Schwachstromanlagen **76.** Jahrg. III 194.
— Rohrpostbüchsen aus Hartpapier (Erfindung eines österreichischen Postbeamten) **93.** 215.
— Schaltung polarisierter Relais zur Erzielung höchster Ansprechgeschwindigkeit, von Blut, Zivilingenieur **76.** Jahrg. III 160.
— Der neue Schnelltelegraph von Siemens & Halske, von Günther **78.** 689, **76.** Jahrg. III 161, **13.** 450.
— Schutzhäuschen für Gruppenumschalter, von Dipl.-Ing. Schreiber, Ober-Postrat **76.** Jahrg. III 165.
— Neues über elektrisches Schweißen **65.** Jahrg. XXVI Beil. 38.
— Seekabel, Zerstörung von ... in Kriegszeiten, von Dr. Hennig **84.** Jahrg. 1914/15 171, **76.** Jahrg. III 164.
— Streuströme elektrischer Gleichstrombahnen, von Dr. Michalke **76.** Jahrg. III 124. 136.
— Telegraphensignale auf Starkstromleitungen **76.** Jahrg. III 187.
— Telepan, ein neuer Fernschreiber **64.** 270, **93.** 223, **76.** Jahrg. III 163.
— Das lautsprechende Telephon im Bühnenbetriebe, von Kaskeline, Ingenieur **65.** Jahrg. XXVI 168.
— Übertragungen für Unterseekabel **76.** Jahrg. III 199.
— Über die telegraphische Übertragung von Photographien, von Prof. Dr. Korn **65.** Jahrg. XXV 754, Jahrg. XXVI 150, **76.** Jahrg. III 199.
— Untersuchungen von Kamerlingh-Onnes über das Verhalten des elektrischen Widerstandes von Metallen bei niederen Temperaturen, von Schüler **33.** 1011, **76.** Jahrg. III 200.
— Kleine selbsttätige Vermittelungsanstalten **76.** Jahrg. III 177.
— Vorrichtung zur Erleichterung des Dienstes an den Fernschränken, von Hackethal, Telegraphendirektor **76.** Jahrg. III 135.

Digitized by Google

Allgemeines. Der sprechende Wechselstromwecker **24.** 1296.
— Zerstörung des Bleies elektrischer Kabel durch weiße Ameisen **65.** Jahrg XXVI Beil. 16.
— Elektrolytische Zerstörung von Eisen im Erdboden **76.** Jahrg. III 187.
Deutschland. Deutschlands Telegraphenisolierung während des Krieges, von Dr. phil. Hennig **38.** III. Vierteljahr 359, **60.** Jahrg. XXXIX Bd. CLI 44, **97.** 1298, **58.** 299.
— Über die neuere Entwicklung der Amtseinrichtungen der ZB-Fernämter, von Hartz, Telegrapheningenieur **76.** Jahrg. III 153. 167. 181.
— »Errichtung« einer Telegraphenanlage (§ 9 d. Telegraphengesetzes v. 6. April 1892) **27.** 531.
— Das neue halbautomatische Fernsprechamt in Dresden **93.** 203.
— Fernsprechgebühren, Zahlbarmachung der von den Justizbehörden zu entrichtenden Fernsprechgebühren (allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 19. August 1914) **48.** 690.
— Die Privatnebenstellen, von Schotte, Tel.-Ing. **76.** Jahrg. III 117.
— Die Telegraphenbeamten haben für vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung der Vorschriften ihrer Dienstanweisung demjenigen für den Schaden einzustehen, dessen Telegramm entstellt worden ist, und der dadurch Schaden erlitten hat **21.** Spruchsamml. XXXVI 214.
— Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft, A.G. in Cöln, aus dem Geschäftsberichte für 1913 **76.** Jahrg. III 140.
— Bayern. Unberichtigt bleibende Fernsprechgebühren in Bayern **17.** Jahrg. X 122.
England. Ausbreitung des Fernsprechers in London **93.** 215, **43.** 381.
— Unterirdische Fernsprechverbindung zwischen London und Liverpool über Birmingham **93.** 190, **43.** 380.
Frankreich. Nachrichtenvermittelung bei der französischen Luftflotte **58.** 234.
Italien. Italienische Rohrpostanlagen **93.** 190.
— Staats- und Privatfernsprechanlagen **33.** 1013, **76.** Jahrg. III 188.
Schweiz. Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1913 **33.** 980, **93.** 247.
Türkei. Auslegung von Fernsprechkabeln durch das Goldene Horn **58.** 243.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Umfang des Fernsprechbetriebs ‚Bell-System' in den Vereinigten Staaten **75.** Heft 34 S. 15, **76.** Jahrg. III 152.
— — Vermietung von Telegraphenleitungen **76.** Jahrg. III 164.
— — Verwendung von Flugzeugen zum Aufsuchen und Beseitigen von Leitungstörungen **58.** 238, **93.** 223.
Asien. China. Fernsprechdienst in China **58.** 242.

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Eine Anordnung für gerichtete drahtlose Telegraphie **76.** Jahrg. III 198.
— Antennen im geschlossenen Raume (Versuche in Florenz) **76.** Jahrg. III 187.
— Das Audion als Detektor und als Verstärker für schwache Ströme **65.** Jahrg. XXVI 64, **93.** 264.
— Die Ausbreitung der elektromagnetischen Wellen in der drahtlosen Telegraphie **42.** Bd. VIII 602.
— Die elektrischen Bedingungen beim Übergange vom Bogen- zum Funkenspektrum **42** Bd. IX 179.
— Zur Berechnung von Antennen, von Braun **42.** Bd. IX 1.
— Darstellung von Resonanzkurven, von Droysen **42.** Bd. IX 121.
— Über den Einfluß der meteorologischen Faktoren auf die drahtlosen Wellen beim Durchlaufen des zwischen Sende- und Empfangstation liegenden Zwischenraums **28.** 358, **93.** 213.
— Über den störenden Einfluß des Zimmers bei Bestimmung der Wellenlänge und der Dämpfung kurzer Hertzscher Wellen **42.** Bd. IX 74.
— Einrichtung zur Störungsverhinderung beim Empfang in der drahtlosen Telegraphie **76.** Jahrg. III 198.
— Empfängerschaltung für die transatlantischen Marconistationen **76.** Jahrg. III 149.
— Die Entstehung der Schwingungen bei der Lichtbogenmethode **42.** Bd. IX 169.
— Die neuere Entwicklung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, von Jentsch, Ober-Postrat **9.** 557. 596. 636.
— Drahtloses Fernsprechen nach Colin-Jeance **76.** Jahrg. III 186.
— Neue Fortschritte des drahtl. Telephons (Marconis Erfindung) **93.** 271, **76.** Jahrg. III 198.
— Eine Freiballon-Sendeantenne für drahtlose Telegraphie, von Ludewig **42.** Bd. VIII 614, **93.** 247, **76.** Jahrg. III 198.
— Die Funkentelegraphie auf der Titanic-Konferenz **42.** Bd. IX 210.
— Die Funkentelegraphie im Kriege **93.** 247, **76.** Jahrg. III 162.
— Internationale Funkentelegraphenstatistik für 1912 **28.** 369, **64.** 295, **84.** Jahrgang 1914/15 184.
— Internationale Kommission für wissenschaftliche drahtlose Telegraphie, neue Forschungsmethoden in der drahtlosen Telegraphie **42.** Bd. VIII 551, **93.** 213.

Digitized by Google

Allgemeines. Über die Leistungsfähigkeit von Litzenspulen, von Möller **42.** Bd. IX 32.
— Der Lichtbogengenerator mit Wechselstrombetrieb **42.** Bd. IX 174.
— Marconis Zeitsignalempfänger **33.** 1029.
— Absolute Messung des vom Eiffelturm ausstrahlenden Feldes in Straßburg **76.** Jahrg. III 139.
— Über die Messung der Erdströme in der Nähe einer Sendeantenne durch Sonden, von Busch **42.** Bd. VIII 554.
— Messung von Koppelungsgraden und Induktionsgrößen, von Kiebitz **42.** Bd. IX 162.
— Akustische Nebelsignale mit Auslösung durch elektrische Wellen **76.** Jahrg. III 126.
— Funkentelegraphische Notsignale **28.** 347.
— Das Ondofon, die kleinste drahtlose Empfangstation **76.** Jahrg. III 175.
— Programm der radiotelegraphischen Ausbreitungs-Versuche bei Gelegenheit der Sonnenfinsternis am 21. August 1914, von Wien **42.** Bd. VIII 545. 550.
— Die Schwingungen eines sekundären Kreises **42.** Bd. IX 137.
— Der Schwingungskreis niedriger Frequenz in der Funkentelegraphie, von Turner **42.** Bd. IX 141.
— Gleichzeitiges Senden und Empfangen in der drahtlosen Telegraphie **93.** 221.
— Derzeitiger Stand der Funkentelegraphie, von Winkler, k. k. Funkentelegraphen-inspektor **93.** 252.
— Radiotelegraphische Station zum Verkehr mit Luftfahrzeugen, insbesondere mit Flugzeugen **76.** Jahrg. III 162, **93.** 279.
— Stoßsender der drahtlosen Telegraphie **42.** Bd. IX 206.
— Die Transformation eines Hochfrequenzstroms auf die dreifache Frequenz **42.** Bd. IX 71.
— Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Schiffahrt, drahtlose Telegraphie und gleichzeitige Schallsignale **33.** 962. 998, **76.** Jahrg. III 127.
— Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Eisenbahn (Zugfernbremsung, Nachrichtenübermittelung) **33.** 980, **76.** Jahrg. III 187.
— Drahtlose Verbindung zwischen Norwegen und den Vereinigten Staaten von Amerika **76.** Jahrg. III 139.
— Verfahren zum Aufschreiben funkentelegraphischer Nachrichten **76.** Jahrg. III 127.
— Das Verhalten von Aluminium-Ventilzellen, besonders bei Hochfrequenz **42.** Bd. IX 66.
— Quantitative Versuche bei radiotelegraphischer Übertragung, von Austin **42.** Bd. VIII 575.
— Die Verwendung der Funkentelegraphie und drahtlosen Telephonie. Die Erfolge des deutschen Telefunkensystems, von v. Bierbrauer zu Brennstein, Kapitänleutnant a. D. **77.** Jahrg. XVII 128.
— Der Wehneltunterbrecher als Schwingungserzeuger, von Nilsson **42.** Bd. IX 127.
— Elektrische Wellen und Schwingungen zur Erforschung des Erdinnern **36.** 731.
— Der Wellenstromlichtbogen **65.** Jahrg. XXVI 48.
— Die Wirkung von Verbindungstellen auf die Fortpflanzung elektrischer Wellen längs Leitern **42.** Bd. VIII 608.
— Die Wirkungsweise des Kontaktdetektors, von Rinkel **42.** Bd. IX 88.

Deutschland. Die Funkenstation des aeronautischen Observatoriums Lindenberg **65.** Jahrg. XXVI 96.
— Zeitsignal-Empfangsanlagen der Telefunken-Gesellschaft **33.** 962.

Frankreich. Fahrbare Funkentelegraphenstationen für die Armee **76.** Jahrg. III 127.
— Die Radiostation Eiffelturm (Paris) **42.** Bd. IX 78.

Griechenland. Das Radionetz Griechenlands **93.** 215, **43.** 383.

Rußland. Öffentliche Radiostationen **93.** 191. **76.** Jahrg. III 139, **43.** 382, **28.** 462.

Afrika. Ägypten. Funkenstation in Abu Zabel bei Kairo (das englische drahtlose Telegraphennetz rund um die Erde) **65.** Jahrg. XXV 767.
— Togo. Unsere Telefunkenstation Kamina im Hinterlande von Togo, von Vollbehr **78.** 708.

Amerika. Amerikanische Funkentelegraphie-Politik und Schiffahrtsinteressen **40.** 853, **84.** Jahrg. 1914/15 209.
— Drahtlose Telegraphie am Panamakanal **76.** Jahrg. III 139.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die Radiogroßstation Arlington, von Todd **42.** Bd. IX 183.

Asien. Britisch Indien. Drahtlose Stationen in Britisch Indien **29.** Handelsberichte 843.
— China. Drahtlose Telegraphie in China **76.** Jahrg. III 139, **63.** 266, **61.** II. Hälfte Schanghaier Nachrichten 233.

Australien. Errichtung von Stationen für drahtlose Telegraphie (auf Neukaledonien und Tahiti) **84.** Jahrg. 1914/15 185.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 3. BERLIN, MÄRZ. **1915.**

INHALT: Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung, S. 65. — Die geschichtliche Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Mannheim und ihrer Hafenanlagen, S. 77. — Die Dampfmaschinen in Preußen am 1. April 1913 nach ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Benutzung zur Elektrizitätserzeugung, S. 91.

Kleine Mitteilungen: Licht und Elektrizität, S. 93. — Die amerikanischen Expreßgesellschaften unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Postverwaltung, S. 94.

Literatur: Krebs, Kurt, Das Kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jacob Kees I und II, S. 95. — Hennig, Dr. Richard, Weltverkehr und Weltwirtschaft, S. 96.

Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Fritz Poppe in Berlin-Steglitz[1]).

Der deutsche Postauftragsdienst[2]) umfaßt

1. die Einziehung von Barbeträgen,
2. die Vorzeigung von Wechseln zur Einholung der Annahmeerklärung (Akzepteinholung) und
3. die Aufnahme von Wechselprotesten durch Postbeamte.

Bei den drei Geschäftszweigen spielt der Beförderungsdienst im Verhältnisse zur Gesamtleistung der Post gleichmäßig eine mehr untergeordnete Rolle; die hauptsächliche Bedeutung der Postaufträge liegt auf anderen Gebieten, die an sich mit der Postbeförderung nichts zu tun haben. Gemeinsam ist den drei Geschäftszweigen auch, daß sie dem Verkehr mit Wechseln dienen. Im übrigen sind sie nach ihrem Wesen und nach ihren Aufgaben voneinander verschieden. Die Einziehung von Barbeträgen und die Vorzeigung von Wechseln zur Einholung der Annahmeerklärung sind als bankmäßige Aufgaben, die Protestaufnahme ist als ein Dienst öffentlich-rechtlicher Natur

[1]) Der Verfasser ist inzwischen in Frankreich auf dem Felde der Ehre gefallen.

[2]) Die Vorschriften über den Postauftragsdienst im Reichs-Postgebiete gelten auch für den Verkehr des Reichs-Postgebiets mit Bayern und Württemberg und für den Verkehr dieser beiden Staaten untereinander. Im inneren Verkehr Bayerns und Württembergs bestehen gleiche oder ganz ähnliche Vorschriften.

Digitized by Google

anzusehen. Während ferner durch Postaufträge zur Einziehung von Barbeträgen nicht nur Wechselbeträge, sondern Beträge aus jeglicher Art von Verbindlichkeiten eingezogen werden können, befassen sich die beiden anderen Geschäftszweige ausschließlich mit Wechseln. Es muß auffallen, daß alle drei Geschäftszweige trotz ihrer Wesensverschiedenheit unter dem einen Namen »Postauftragsdienst« zusammengefaßt sind. Das ist nur aus der geschichtlichen Entwicklung heraus zu erklären. Der Geldeinziehungsdienst erhielt bei seiner Einführung durch die Reichs-Postverwaltung den Namen »Postauftragsdienst« (Postmandatdienst). Die Bezeichnung läßt einen Schluß auf das Wesen des Betriebszweigs nicht ohne weiteres zu. Sie besagt lediglich, daß die Post mit einer Leistung beauftragt wird, ohne daß die Leistung in ihrer Wesensart näher angegeben ist; an sich könnte z. B. der Postanweisungs- oder der Nachnahmedienst ebensogut Postauftragsdienst genannt worden sein. Nun verdankt, wie wir gleich sehen werden, der Postauftragsdienst seine Einführung dem Bestreben, die Einlösung von Wechseln zu erleichtern. So kam es, daß mit dem Begriffe »Postauftrag« von vornherein der Begriff des Verkehrs mit Wechseln in enge Verbindung gebracht wurde. Dem ist es zuzuschreiben, daß die Reichs-Postverwaltung später bei Einführung der Aufträge zur Einholung der Annahmeerklärung, die ausschließlich mit Wechseln zu tun haben, diesen Geschäftszweig dem Postauftragsdienst angliederte. Beim Postprotestdienst ergab sich die Verbindung mit dem Auftragsdienste dann von selbst, weil die Postprotestaufträge zunächst als Aufträge zur Geldeinziehung behandelt werden. Indes darf man nicht übersehen, daß der Protestdienst mit dem Auftragsdienst in dem ursprünglichen Sinne nichts gemein hat. Er könnte sehr wohl lediglich auf die Protesterhebung unter denselben Voraussetzungen beschränkt sein, unter denen z. B. die Gerichtsvollzieher mit dieser Aufgabe betraut sind. Der Name »Postauftrag« bildet also einen Sammelbegriff für drei wesensverschiedene Dienstzweige.

Mit der Einziehung von Barbeträgen befaßt sich die deutsche Post bekanntlich außer im Auftragsdienste noch im Nachnahmeverkehr. In diesen Dienst sind, wie im Archiv 1913, S. 264 näher ausgeführt worden ist, zwei verschiedene Zweige einbegriffen, der eigentliche Nachnahmeverkehr, bei dem der Wert des körperlichen Inhalts der Nachnahmesendung bei der Übergabe an den Empfänger eingezogen wird, und der reine Geldeinziehungsdienst, bei dem die Post lediglich eine ihr zur Beförderung an den Empfänger übergebene Quittung gegen Zahlung des Betrags aushändigt. Diesem Zweige ist der Postauftragsdienst zur Geldeinziehung nahe verwandt. In beiden Fällen kommt es dem Auftraggeber darauf an, von seinem Schuldner einen geschuldeten Betrag gegen Aushändigung einer Quittung zu erhalten. Im Auftragsverkehr erreicht er dies dadurch, daß er das einzulösende Papier der Post in einem an eine Postanstalt gerichteten Briefe mit dem Auftrag übergibt, es dem Schuldner offen, und zwar gegen Zahlung des Betrags auszuhändigen; im Nachnahmeverkehr übersendet er das Papier dem Schuldner unmittelbar unter dessen Postaufschrift, indem er gleichzeitig auf Grund eines besonderen Vertrags mit der Post sicherstellt, daß sie die Sendung nur gegen Zahlung des Betrags aushändigt. In ihrem Ziele sind hiernach beide Verfahren einander gleich, sie unterscheiden sich nur dadurch, daß der Zahlungspflichtige bei der Einlösung eines mit Postauftrag übersandten Papiers dieses vor der Zahlung prüfen kann, während ihm die Möglichkeit dazu bei einer Nachnahmesendung nicht geboten ist. Eine grundsätzliche Wesensverschiedenheit zwischen dem genannten Zweige des Nachnahmeverkehrs und dem Auftragsdienste zur Geldeinziehung liegt also lediglich auf dem Gebiete des Postbetriebs vor. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus wird man beide Dienstzweige unbedenklich als wesensgleich bezeichnen

Digitized by Google

dürfen. Die verschiedene Ausgestaltung der Behandlung im Betrieb und insbesondere der Umstand, daß der Postauftragsdienst teurer ist als der Nachnahmedienst, hat zur Folge, daß dem inländischen Postauftragsdienst im großen und ganzen die Einziehung von Wechselbeträgen, dem Nachnahmedienste die Einziehung von Barbeträgen auf Grund gewöhnlicher Quittungen zugewiesen wird. Die Reichs-Postverwaltung hat zwar anfangs versucht, den ganzen Geldeinziehungsdienst im Postauftragsdienste zu vereinigen; sie hat aber später von diesem Plane in der Erkenntnis Abstand genommen, daß gewöhnliche Quittungen sich nicht ebenso wie Wechsel, die eben eine besondere Art von Einziehungspapieren sind, behandeln lassen, schon weil sie im allgemeinen nicht die gleich hohen Gebühren tragen können wie die Wechsel. Mit der Einführung der wesentlichen Verbilligung des Nachnahmetarifs im Jahre 1890 — vgl. Archiv 1913, S. 266 — wurde der Gedanke einer Vereinigung des ganzen Geldeinziehungsdienstes im Auftragsdienst endgültig fallen gelassen.

Die Einziehung von Barbeträgen durch Postauftrag, die sich, wie erwähnt, im Inlande fast ausschließlich auf die Einlösung von Wechseln erstreckt, ist volkswirtschaftlich von großer Bedeutung, weil sie für kleine Orte eine wichtige Ergänzung der bankgewerblichen Tätigkeit im Wechseldienste bildet. Dieser Umstand verleiht auch der Einholung der Annahmeerklärung durch die Post ihre volkswirtschaftliche Wichtigkeit. Der Wert des Postprotestes endlich liegt in der beträchtlichen Verringerung der Protestkosten.

Eine eingehende, alle drei Betriebszweige umfassende Sonderdarstellung des deutschen Postauftragsdienstes ist u.W. noch nicht geschrieben; sie zu geben, ist die Aufgabe der folgenden Arbeit, in der dargestellt werden soll,

wie sich der Postauftragsdienst im Deutschen Reiche entwickelt hat, und

wie die Verhältnisse im Verkehr mit dem Auslande und im Auslande liegen.

In einer Schlußbetrachtung soll dann kurz auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des deutschen Auftragsverkehrs hingewiesen werden.

Die geschichtliche Entwicklung des deutschen Postauftragsverkehrs.

Die Vorgeschichte im Bereiche der preußischen Postverwaltung.

Der deutsche Postauftragsverkehr, der am 15. Oktober 1871 ins Leben trat, verdankt seine Entstehung dem Bestreben kaufmännischer Kreise, die Zahlung durch Wechsel als Ersatz der Bargeldzahlung mehr einzubürgern und die Benutzung dieses bequemen Zahlungsmittels und Kreditpapiers tunlichst allgemein, besonders auch den Bewohnern kleiner Orte und des platten Landes zu ermöglichen. Die am 24. November 1848 von der Nationalversammlung in Frankfurt (Main) als Reichsgesetz angenommene und am 27. November 1848 im Reichsgesetzblatte veröffentlichte Allgemeine Deutsche Wechselordnung (in diesem Aufsatz als A. D. W. O. abgekürzt), die demnächst in den deutschen Staaten meist auf dem Wege der einzelstaatlichen Gesetzgebung eingeführt wurde, beseitigte zwar die mannigfachen, in ihrer Gesamtheit unübersichtlichen Vorschriften über den Verkehr mit Wechseln und hatte zur Folge, daß seitdem ein einheitliches Wechselrecht in Deutschland herrscht. Die Hoffnung aber, daß nun die Vorteile des Wechselverkehrs dem allgemeinen Geschäftsleben mehr dienstbar werden würden, konnte sich anfangs nicht in dem erwarteten Maße erfüllen, weil zweckmäßige Einrichtungen zur Einziehung der Wechselbeträge und zur Vornahme der übrigen beim Verkehr mit

Digitized by Google

Wechseln vorkommenden Handlungen nur an Handelsplätzen mit Zweigstellen der größeren Banken, den sogenannten Wechselplätzen, vorhanden waren; die geschäftliche Behandlung der Wechsel an anderen Orten, den sogenannten Nebenplätzen, war dagegen entweder überhaupt nicht angängig oder zu umständlich und zu teuer. Insbesondere fehlte neben der Gelegenheit zur Einziehung des Wechselbetrags eine solche zur Einholung der Annahmeerklärung des Bezogenen (Akzepteinholung). In jener Zeit diente der Wechsel im inländischen Handelsverkehr noch mehr als heute als Zahlungsmittel, während seine Bedeutung in dieser Eigenschaft jetzt mehr im internationalen Warenverkehr zu suchen ist. Das Verfahren gestaltet sich dabei so, daß der Fabrikant, der für gelieferte Waren nicht sofort Barzahlung erhalten kann, auf den Warenabnehmer einen Wechsel zieht und ihn, um Zinsverlust zu vermeiden, schon vor der Annahme durch den Bezogenen zu Zahlungzwecken weitergibt; der Bezogene wird davon vorläufig in Kenntnis gesetzt. Diese Wechsel bieten dem Wechselnehmer natürlich nicht die gleiche Sicherheit wie die angenommenen, da er ja noch nicht weiß, ob der Bezogene am Fälligkeitstage zur Zahlung bereit ist. Der Wechselinhaber wird sich daher bald über diese Bereitwilligkeit Gewißheit verschaffen wollen, zumal da der angenommene Wechsel größere Umlauffähigkeit hat und leichter gekauft wird. Zur Einholung der Annahmeerklärung und zur Einziehung der Wechselbeträge waren an Wechselplätzen die Banken bereit. An Nebenplätzen aber boten sich in früheren Zeiten nur zwei Wege: Entweder übersandte man den Wechsel einem Geschäftsfreund oder einem Bekannten zur Vornahme der erforderlichen Handlungen, oder man mahnte den Bezogenen brieflich an die Einlösung oder übersandte ihm den Wechsel zur Abgabe der Annahmeerklärung. Eine briefliche Mahnung, die bekanntlich dem säumigen Schuldner gegenüber selten fruchtet, zeigte dem Wechselverpflichteten aber, daß der Wechselinhaber die mit der Vorzeigung und u. U. mit der Protestaufnahme verbundenen Kosten zunächst scheute, und bestärkte ihn so noch mittelbar in seiner Säumigkeit. Die Übersendung des Wechsels an den Bezogenen zur Abgabe der Annahmeerklärung hatte nur zu häufig zur Folge, daß er die Annahme unter einschränkenden Bedingungen oder unter Verschiebung des Verfalltags erklärte, so daß dem Wechselinhaber Nachteile entstanden. Daß anderseits die Behandlung der Wechsel bei Übersendung an einen Geschäftsfreund nicht immer sachgemäß war, und daß besonders die Frist zur Rücksendung oft nicht eingehalten wurde, ist verständlich; man konnte nicht von jedem Dritten genaue Kenntnis der wechselrechtlichen Bestimmungen voraussetzen. So gingen vielen Wechseln die Vorteile der Wechselklage verloren. Zudem erschwerte und verteuerte der Mangel an Notaren und Gerichten auf dem platten Lande die Aufnahme des Wechselprotestes ganz außerordentlich, da die Protestbeamten oft sehr weite Entfernungen zur Aufnahme eines Protestes zurücklegen mußten[1]). Die Einziehungskosten standen daher häufig nicht in einem richtigen Verhältnisse zum Wechselwerte. Die Folge war, daß die Einholung der Annahmeerklärung nicht selten unterblieb und der Ankauf vieler Wechsel auf Schwierigkeiten stieß, und daß diese Wechsel daher, wenn sie nicht unterzubringen waren, oft bis zum Verfalltag ungenutzt lagern mußten. Sie konnten also ihren eigentlichen Zweck, den Geldumlauf zu erleichtern, nicht erfüllen.

Die Geschäftswelt brauchte demnach Einrichtungen, die ermöglichten, die mit der Vorzeigung der Wechsel verbundenen, an strenge Formen geknüpften Handlungen bei geringen Kosten leicht und sicher an allen Plätzen aus-

[1]) Nach Art. 87 der A. D. W. O. waren zur Aufnahme des Wechselprotestes nur Notare und Gerichtsbeamte befugt; in der Rheinprovinz waren auch die Gerichtsvollzieher mit der Protestaufnahme betraut.

Digitized by Google

führen zu lassen. Solche Einrichtungen waren geeignet, auch der Einziehung anderer nicht wechselmäßiger Forderungen zu dienen; dafür hatte sich ebenfalls ein Bedürfnis mehr und mehr fühlbar gemacht. Da nun die preußische Post seit dem Jahre 1848 einen Ein- und Auszahlungsverkehr in baren Beträgen, den Postanweisungsdienst, unterhielt und sich auch im Vorschußverfahren schon mit der Einziehung von Barbeträgen befaßte, lag der Gedanke nahe, die gewünschten Veranstaltungen der Post zu übertragen, die schon damals ein über das ganze Staatsgebiet verbreitetes Netz von Verkehrsanstalten besaß und wegen ihrer Pünktlichkeit und Sicherheit die beste Gewähr für eine sachgemäße Behandlung zu bieten versprach. Dazu kam, daß die Post in der Lage war, den Einziehungsdienst in Anlehnung an das Postanweisungsverfahren gewissermaßen nebenher, also ohne große Kosten ausführen zu können, und daß man deshalb mit niedrigen Gebühren rechnen zu dürfen glaubte. Die beteiligten Kreise, insbesondere die Geschäfts- und Handelswelt, wünschten natürlich, daß der neue Dienst namentlich auch die Einholung der Annahmeerklärung und die bei der Erledigung von Wechselverbindlichkeiten vorkommenden Handlungen einschließlich der Protestaufnahme umfassen sollte. Bei einer solchen Ausdehnung erwarteten sie aus dem Dienstzweige selbst bei mäßigen Gebühren so hohe Einnahmen, daß der Staat auf den bestehenden Wechselstempel würde verzichten können; eine steigende Benutzung des Wechselverkehrs, eine erhebliche Belebung und Ausdehnung des Geschäftslebens und damit eine Hebung des Volkswohlstandes erhoffte man als weitere Folgen.

Obgleich die preußische Postverwaltung die Vorteile durchaus würdigte, die Handel und Verkehr im Falle der Einführung eines Wechseldienstes dieser Art gewinnen würden, verhielt sie sich doch den seit 1849 von mehreren Handelsvertretungen wiederholt geäußerten Wünschen gegenüber ablehnend. In erster Linie war dafür maßgebend, daß die Postbeamten damals für die Wahrnehmung eines solchen Dienstes nicht hinreichend vorgebildet waren, und daß man ihnen daher die Haftpflicht bei vorkommenden Versehen nicht auferlegen zu können glaubte. Zweifellos begünstigt ja die Eigenart des Wechsels, der an sich ein Wertpapier ist, es aber aufhört zu sein, wenn bei seiner Behandlung gewisse strenge Formen nicht beachtet werden, das Vorkommen von Versehen. Wenn man den Wünschen auf Einführung der Postprotestaufnahme durch Postbeamte entgegenkommen wollte, war zudem eine Änderung der A. D. W. O. nötig, die sicherlich nur mit großen Schwierigkeiten durchzuführen war. Ferner glaubte die Postverwaltung, einen Dienstzweig, der seiner Natur nach von der des damaligen Postdienstes ganz verschieden war, nicht aufnehmen zu dürfen, um nicht den eigentlichen Postbeförderungsdienst leiden zu lassen. Auch standen der Übernahme des Wechseldienstes Bedenken auf dem Gebiete des Betriebs entgegen. Die Postkassen waren in der Mitte des vorigen Jahrhunderts auf einen Geldverkehr mit so hohen Beträgen, wie man sie im Postauftragsdienst erwarten zu müssen glaubte, nicht eingerichtet; der Höchstbetrag einer Postanweisung war damals 150 ℳ. Man befürchtete daher Verzögerungen in der Auszahlung, wenn man höhere Beträge zuließ, und scheute sich, den Bestellern, besonders den Landbriefträgern, größere Geldbeträge anzuvertrauen. Endlich nahm die Postverwaltung noch Anstand, Privatforderungen gewissermaßen unter dem Schutze des amtlichen Ansehens einziehen zu lassen. Die Bedenken waren so schwerwiegend, daß sich die Post noch in den sechziger Jahren trotz wiederholter Prüfung der Verhältnisse nicht für die Einführung des neuen Dienstzweigs entscheiden konnte; sie betrachtete sich in jener Zeit eben ausschließlich oder doch sehr überwiegend als reine Beförderungsanstalt; die Wesensgestaltung der neuzeitlichen Post als einer Vermittlerin auch vieler anderer Arten

Digitized by Google

des Verkehrs war ihr noch fremd. Erst Stephan ließ, nachdem er General-Postmeister geworden war, die Bedenken hinter die Erwägung zurücktreten, daß hier eine Verkehrsforderung der Bewohner gerade der kleinen und kleinsten Orte zu befriedigen war, und daß nur die Post vermöge ihrer Verbreitung über das ganze Staatsgebiet imstande war, den gewünschten Dienst unter Gewähr der erforderlichen Sicherheit, Schnelligkeit und Wohlfeilheit auszuführen. Anderseits war er sich von vornherein darüber nicht im Zweifel, daß es sich um eine Einrichtung handelte, die in erster Linie dem Bankgewerbe zukam, und daß die Post hier nur aushelfend und insoweit einzugreifen hatte, als es die allgemeine volkswirtschaftliche Wohlfahrt dringend erheischte. Damit war dem neuen Dienste als Richtlinie vorgeschrieben, daß er nicht dazu bestimmt war, etwa der Post große Einnahmen zuzuführen; seine Ausgestaltung sollte auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben. Hieran hat die Postverwaltung jederzeit mit großem Nachdrucke festgehalten.

Die Einführung und Weiterentwicklung des Postauftragsverkehrs im Reichs-Postgebiete.

Postaufträge zur Geldeinziehung.

Am 15. Oktober 1871 trat der Postauftragsverkehr oder, wie er damals hieß, der Postmandatverkehr[1]) im jetzigen Reichs-Postgebiet und in Württemberg, am 1. November 1871 auch in Bayern ins Leben. Seine Einführung wurde von der Geschäftswelt freudig begrüßt, um so mehr, als der neue Betriebszweig nicht nur der Einziehung von Wechselbeträgen dienen sollte, sondern das längst als notwendig empfundene Mittel zur Einziehung ausstehender Forderungen überhaupt darstellte. Nach dem Willen der Postverwaltung sollte, wie schon kurz erwähnt, der ganze Geldeinziehungsdienst, soweit es sich nicht um die Geldeinziehung unter gleichzeitiger Aushändigung der Ware handelte, allmählich im Postauftragswesen aufgehen. Das beweist ein im Amtsblatte von 1873 veröffentlichter Bescheid des General-Postamts, in dem es heißt: »Bei dem General-Postamt ist angeregt worden, daß die Gebühr für Postvorschüsse hoch scheine. Es liegt nicht in der Absicht der Behörde, diese Gebühren herabzusetzen und dadurch eine Vermehrung der für den Postbetrieb höchst lästigen sowie zu Unterschleifen und Schwindeleien Anlaß gebenden Postvorschüsse[2]) herbeizuführen, um so weniger, als dem Publikum durch das Postmandatverfahren eine bequeme und billige Gelegenheit zur Einziehung von Geldern geboten ist.« Es wird dann weiter ausgeführt, daß ein Vorschußbrief über 25 Taler 14 bis $17^1/_2$, ein solcher über 25 bis zu 50 Talern $26^1/_2$ bis 30 Silbergroschen, ein Postmandat bis zu 25 Talern aber nur 5 und bis zu 50 Talern nur 7 Silbergroschen Kosten verursache. Da man den neuen Dienstzweig der Einziehung von Forderungen allgemein dienstbar machen, ihn nicht nur auf den Verkehr mit Wechseln beschränken und ihm die ausgedehnteste Verbreitung sichern wollte, ergab sich von vornherein die Notwendigkeit, ihn mit möglichst einfachen Betriebsformen auszustatten und nicht zu teuer zu gestalten. Ebenso erheischten die Postbetriebsverhältnisse und die gebotene Rücksicht auf die Beamten, daß die technische Behandlung nicht zu schwierig wurde. Die Rücksicht auf das Bankgewerbe endlich bedingte, daß die Postaufträge nur der Einziehung kleiner Beträge dienen durften. Aus Vorstehendem ergibt sich ohne weiteres, daß die Wünsche der kaufmännischen Kreise, die gesamten im Wechselverkehr vor-

[1]) Der Name Postauftrag erscheint zum ersten Male in der Postordnung vom 18. Dezember 1874.

[2]) Wegen des Postvorschußwesens vgl. Archiv 1913, S. 16 ff.

Digitized by Google

kommenden Handlungen durch die Post wahrnehmen zu lassen, nicht erfüllt werden konnten, wenn anders der neue Dienst auch der Allgemeinheit wertvolle Bequemlichkeiten bringen sollte. So blieben die auf Einholung der Annahmeerklärung und auf die Protestaufnahme durch Postbeamte gerichteten Wünsche zunächst unerfüllt; lediglich die Einziehung von Barbeträgen im Wege des Postauftrags wurde gestattet.

Der Postauftragsdienst wurde auf Grund des § 57 des Postgesetzes des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 durch Verordnung des Reichskanzlers vom 22. September 1871 eingeführt; die Bestimmungen wurden später in das Postreglement vom 30. November 1871 und in die Postordnungen vom 18. Dezember 1874, 8. März 1879, 11. Juni 1892 und 20. März 1900 aufgenommen. Die letztgenannte Postordnung ist noch jetzt in Kraft. Die 1871 festgelegten Grundformen sind im allgemeinen bis heute beibehalten. Von den im Laufe der Zeit ergangenen zahlreichen Änderungen sind in der folgenden Darstellung nur solche hervorgehoben worden, die nicht rein technischer Natur, vielmehr volkswirtschaftlich von Bedeutung sind, insbesondere alle, die Erleichterungen und Verbilligungen in der Benutzung des Postauftragsdienstes bezweckten oder mit sich brachten.

Der Postauftrag ist verschlossen unter der äußeren Aufschrift »Postauftrag«[1]) an die Postanstalt, die die Einziehung besorgen soll, abzusenden. Für Postaufträge besteht Frankierungszwang. Ungenügend oder nicht frankierte Postaufträge werden nicht abgesandt. Der Brief muß einen vom Absender entsprechend ausgefüllten grünen Auftragsvordruck, der bei den Postanstalten zum Preise von 5 Pf. für je 10 Stück erhältlich ist[2]), und die einzulösenden Anlagen enthalten. Da der Vordruck dem Zahlungspflichtigen nicht ausgehändigt wird, sondern bei der Postanstalt bleibt, darf er zu schriftlichen Mitteilungen nicht benutzt werden. Als Anlagen waren von vornherein nur »Papiere« zulässig. Waren, wie Schmucksachen u. a. m., durften Aufträgen niemals beigefügt werden[3]). Anderseits ist der Begriff »Papier« weit auszulegen. Wenn schon die ersten Bestimmungen den erläuternden Zusatz »quittierte Rechnung, quittierte Wechsel, Coupons u. a. m.« enthielten, so sollten damit nur die Arten von Papieren bezeichnet werden, deren Versendung in Postaufträgen am häufigsten zu erwarten war. Der Beifügung von anderen Papieren, z. B. Papiergeld, Banknoten usw., steht nichts entgegen. Mit dem Hinweise »quittierte Rechnung« usw. soll übrigens kein Zwang ausgeübt werden, solche Papiere nur unter Beifügung einer Quittung zu verschicken. Man beabsichtigt nur, die Geschäftswelt durch diese Fassung zur Beigabe einer Quittung zu veranlassen, weil Schwierigkeiten zu erwarten sind, wenn der Zahlungsverpflichtete etwa von der Postanstalt die Ausstellung einer Quittung fordert; eine solche auszufertigen, ist die Post bei Aufträgen zur Geldeinziehung nicht verpflichtet[4]). Die Papiere müssen offen beiliegen; verschlossene Briefe z. B. werden als unzulässige Beilagen angesehen; dagegen ist die Beifügung von offenen schriftlichen Mitteilungen erlaubt. Das entspricht dem Wesen des Postauftragsverkehrs als eines reinen Geldeinziehungsdienstes. In diesem Punkte liegt der grund-

[1]) Bis 1874 »Postmandat«.

[2]) Das gleiche gilt von den Vordrucken für Postaufträge zur Einholung der Annahmeerklärung und für Postprotestaufträge. Auch diese Vordrucke können zum Preise von 5 Pf. für je 10 Stück von den Postanstalten bezogen werden.

[3]) Wegen der vorübergehenden Ausnahme bei Postaufträgen zu Bücherpostsendungen siehe den Abschnitt über diese Postaufträge im nächsten Hefte.

[4]) Wegen der Ausstellung einer solchen Quittung bei Teilzahlungen auf Postprotestaufträge siehe den Abschnitt »Postprotestaufträge« im nächsten Hefte.

Digitized by Google

legende Unterschied zwischen dem Postauftrags- und dem Postnachnahmeverkehr. Beim Nachnahmeverkehr wird gezahlt, ohne daß der Zahlende — der Empfänger — den Inhalt der Sendung vorher gesehen hat; auch bei offenen Nachnahmekarten soll der Empfänger vor der Zahlung von dem Inhalte der Karte keine Kenntnis bekommen, sondern nur den Absender und den Betrag erfahren. Beim Postauftragsverkehr haben wir es dagegen mit an die Postanstalten gerichteten Sendungen zu tun, deren Inhalt dem Zahlungsverpflichteten — der Ausdruck »Empfänger« ist hier nicht am Platze — vor der Zahlung zur Prüfung vorgelegt werden muß. Postaufträge mit unstatthaften Anlagen — auch solche ohne Anlagen — werden dem Auftraggeber als Einschreibbriefe kostenfrei zurückgesandt. Die Vereinigung mehrerer Postaufträge zu einer Sendung ist unzulässig. Die Postaufträge sind nach Eingang dem im Vordrucke genannten Zahlungsverpflichteten zur Zahlung vorzuzeigen, und zwar stets — auch wenn er eine Abholungserklärung abgegeben hat — durch den bestellenden Boten. Wenn in dem Vordrucke mehrere Zahlungsverpflichtete angegeben sind, geschieht die Vorzeigung nur an den an erster Stelle genannten oder dessen Bevollmächtigten. Die Bestimmung war nötig, weil Fälle eintreten können, in denen nach vergeblicher Vorzeigung bei dem Wechselverpflichteten weitere Vorzeigung bei einem Dritten gewünscht wird. Hätte man Ausnahmen zugelassen, so wäre der Betrieb wesentlich erschwert worden. Die Vorzeigung fand, obschon die Wechselordnung eine solche an Sonn- und Feiertagen ausschließt, anfangs auch an diesen Tagen statt, weil man Aufträgen mit anderen Anlagen als Wechseln die Vorzeigung an Sonntagen nicht nehmen wollte, anderseits aber eine Trennung nach Aufträgen mit und ohne Wechsel nicht tunlich war. Denn die Postbeamten sollen sich um den Inhalt der Anlagen, also auch darum, ob es Wechsel oder andere Papiere sind, nicht kümmern[1]). Die Bestellung von Postaufträgen an Sonn- und Feiertagen wurde übrigens schon 1872 aufgehoben. Im Jahre 1873 wurde gestattet, daß der Absender eines Auftrags im Vordruck einen bestimmten Tag zur Vorzeigung vorschreibt. Fällt dieser auf einen Sonntag oder einen Feiertag, so hat die Vorzeigung an dem folgenden Werktage stattzufinden. Das Zugeständnis, daß der Fälligkeitstag angegeben werden kann, führte bald zu einer mißbräuchlichen Ausnutzung insofern, als das Publikum die Aufträge nun oft mehrere Wochen vor dem Fälligkeitstag einschickte. Dadurch fiel der Postverwaltung eine erhöhte Verantwortung zu, da solche Aufträge wochenlang aufbewahrt und täglich bei den Dienstablösungen übergeben werden mußten. Auch vergrößerte sich die Gefahr, daß schließlich der Vorzeigetag übersehen wurde. Seit 1877 dürfen deshalb die Postaufträge nicht früher als sieben Tage vor dem Fälligkeitstag eingeliefert werden. Bei der Vorzeigung hat der Besteller sowohl den Vordruck als auch die Anlagen vorzuzeigen; der Zahlungsverpflichtete ist berechtigt, beides einzusehen. Wenn nicht sofort gezahlt wurde, sei es, weil Frist gewünscht, sei es, weil die Einlösung verweigert wurde, konnten die Aufträge nach den ersten Bestimmungen noch binnen sieben Tagen nach der Vorzeigung bei der Postanstalt eingelöst werden. Geschah dies nicht, so wurden sie nochmals vorgezeigt. Die zweite Vorzeigung fand also auch dann statt, wenn die Annahme bereits bei der ersten Vorzeigung verweigert worden war. Die Bestimmung wurde 1874 dahin vereinfacht, daß bei sofortiger Verweigerung die zweite Vorzeigung unterblieb; dagegen wurden die Aufträge sieben Tage lang bei der Postanstalt zur Verfügung des Zahlungsverpflichteten gehalten und erst zurückgesandt, wenn sie in dieser Frist am Schalter nicht eingelöst worden waren. Seit 1900 werden Aufträge, deren Einlösung

[1]) Wegen der abweichenden Vorschriften bei Postprotestaufträgen siehe den Abschnitt »Postprotestaufträge« im nächsten Hefte.

Digitized by Google

sogleich bei der ersten Vorzeigung verweigert wird, sofort zurückgesandt. Die Lagerfrist rechnet jetzt vom Tage des ersten Versuchs der Vorzeigung ab.

Der Absender ist berechtigt, durch den Vermerk »Sofort zurück« die siebentägige Lagerfrist auszuschließen. Die Rücksendung geschieht dann nach der ersten vergeblichen Vorzeigung oder nach dem ersten Versuche der Vorzeigung. Im Jahre 1872 wurde gestattet, daß der Auftraggeber durch den Vermerk »Sofort an N. in N.« die kostenfreie, unter »Einschreiben« zu bewirkende Weitergabe an eine andere genau bezeichnete Person in demselben oder in einem anderen Orte nach einmaliger vergeblicher Vorzeigung verlangen kann. Dem Absender sollte dadurch die Möglichkeit gegeben werden, den Auftrag an eine zur Protesterhebung ermächtigte Person gehen zu lassen. Das Verfahren bot aber insofern noch nicht die gewünschte Bequemlichkeit, als der Absender sich selbst Gewißheit verschaffen mußte, wer am fernen Orte zur Protestaufnahme bereit war, und diese Person namhaft zu machen hatte. Es bedeutete einen sehr großen Fortschritt und trug wesentlich zur Sicherstellung der rechtzeitigen Protestaufnahme bei, als die Post 1873 zunächst versuchsweise und unter dem Vorbehalte des Widerrufs, bald aber ohne jede Einschränkung dazu überging, auf die genaue Bezeichnung der Protestbeamten zu verzichten und selbst eine geeignete Person unter den zur Protestaufnahme bereiten Personen auszuwählen. Die Postanstalten treffen mit Gerichtsvollziehern, Notaren oder mangels solcher auch mit dem Gerichte Verabredungen, nach denen alle Postaufträge mit dem einfachen Vermerke »Sofort zum Protest« nach einmaliger vergeblicher Vorzeigung oder nach dem ersten vergeblichen Versuche der Vorzeigung diesen Gerichtsvollziehern usw. übersandt werden. Die Übermittelung geschieht ebenfalls kostenfrei durch Einschreibbrief. Die Gerichtsvollzieher usw. werden von den Postanstalten besonders darauf aufmerksam gemacht, daß sie sich, da die Post lediglich die Weitergabe besorgt, mit ihren Forderungen usw. ausschließlich an die Absender der Aufträge zu halten haben. Der Hinweis ist besonders wichtig, weil die Post sich um den Inhalt oder das Wesen der einzulösenden Papiere grundsätzlich nicht kümmert, also auch Papiere übersendet, die nicht protestfähig sind, sofern nur der Auftraggeber die Weitergabe zum Protest verlangt hat. Bei der Überweisung von Protestaufträgen sollen die Postanstalten unter mehreren Protestbeamten die Auswahl so treffen, daß dem Auftraggeber, soweit angängig, möglichst geringe Kosten entstehen. Dies ist u. a. dadurch zu erreichen, daß in erster Linie Gerichtsvollzieher bevorzugt werden, und daß z. B. bei Protestaufnahmen, die in Landorten notwendig werden, bei der Wahl des Protestbeamten unter mehreren auf den Wohnort des Schuldners Rücksicht genommen wird. Postanstalten, in deren Bezirk keine zur Aufnahme von Protesten befugte Personen wohnen, haben durch Vermittelung von Nachbarpostanstalten die erforderlichen Abreden zu treffen. Zur möglichsten Sicherstellung der rechtzeitigen Protestaufnahme ist ferner bestimmt, daß Aufträge mit dem Vermerke »Sofort zum Protest«, bei deren Eingange der angegebene Fälligkeitstag schon verstrichen ist, durch besonderen Boten in der Regel kostenlos vorgezeigt, und daß solche Aufträge auch den Protestbeamten ohne Erhebung von Bestellgebühren durch Eilboten zugeführt werden.

Wie sehr die Verwaltung sich bemüht hat, die rechtzeitige Protestaufnahme zu sichern, zeigt auch, daß Einschreibbriefe mit Aufträgen für Protestbeamte stets bestellt werden müssen, auch wenn der Protestbeamte seine Postsachen sonst abholt. Da es unliebsame Folgen gehabt hatte, daß die Postaufträge mit dem Vermerke »Sofort zum Protest« schon nach dem ersten vergeblichen Versuche der Vorzeigung zur Protesterhebung weiter- oder zurückgesandt wurden, oft ohne daß der Wechselverpflichtete von dem Versuche Kenntnis bekam, baten die Handelskreise, daß der Besteller in solchen Fällen Benachrichtigungs-

Digitized by Google

zettel hinterließe. Dem glaubte die Postverwaltung aus Betriebsgründen nicht stattgeben zu können. Sie entschied sich 1900 dafür, die Aufträge bis zum Abende des Vorzeigetags lagern zu lassen, wenn der Fälligkeitstag nicht schon verstrichen war. Das konnte sie unbedenklich tun, weil die Protestaufnahme erst innerhalb der auf den Fälligkeitstag folgenden nächsten beiden Werktage bewirkt zu werden braucht, und weil bei der Ausbreitung der Postanstalten über das flache Land und bei den überall vorzüglichen Postverbindungen Verzögerungen selbst auf dem Lande nicht zu befürchten waren. Seit 1904 bleiben auch Postaufträge mit dem Vermerke »Sofort zurück« und »Sofort an N. in N.« nach verweigerter Annahme noch bis zum Schlusse der Schalterdienststunden des Vorzeigetags zur etwaigen Einlösung lagern. In neuester Zeit ist angeordnet worden, daß die Briefträger bei Postaufträgen mit einem der mehrgenannten Vermerke und bei Postprotestaufträgen, die nach dem ersten Versuche der Vorzeigung zu protestieren sind, einen gedruckten Benachrichtigungszettel hinterlassen, wenn sie den Zahlungsverpflichteten oder seinen Bevollmächtigten nicht antreffen und auch eine mündliche Verständigung einer zur Einlösung des Auftrags berechtigten Person nicht möglich ist. In dem Zettel wird der Zahlungspflichtige unter näherer Bezeichnung des Auftrags davon in Kenntnis gesetzt, daß er ihn bis zum Abend bei der Postanstalt einlösen kann.

Die Nachsendung von Aufträgen ist statthaft; sie darf aber nicht stattfinden, wenn die Aufträge den Vermerk »Sofort zum Protest« tragen.

Die Postaufträge mußten anfangs stets dem Zahlungsverpflichteten selbst oder dem Bevollmächtigten vorgezeigt werden; nur diese Personen waren zur Einlösung oder zur Verweigerung berechtigt. Im Jahre 1875 wurde die Bestimmung dahin geändert, daß die Papiere gegen Zahlung des Betrags auch an die Personen ausgehändigt werden dürfen, die nach der Postordnung zur Empfangnahme gewöhnlicher Briefsendungen berechtigt sind, also an Haus- (Geschäfts-) angestellte, erwachsene Familienglieder, andere Angehörige oder Dienstboten des Zahlungsverpflichteten oder Bevollmächtigte, ja auch an den Hauswirt, den Wohnungsgeber oder den Pförtner des Hauses. Zur Zahlungsverweigerung ist aber nach wie vor nur der Zahlungsverpflichtete und der Bevollmächtigte befugt. Unstatthaft ist, die Papiere über den Kreis der zur Empfangnahme gewöhnlicher Briefsendungen ermächtigten Personen hinaus anderen zur Einlösung Bereiten auszuliefern; die Postverwaltung kann sich nicht für befugt erachten, anders über die Papiere zu verfügen, als es der Auftraggeber getan hat. Eine besondere Behandlung erfordern Postaufträge für Gemeinschuldner. Anfangs wurden sie nicht vorgezeigt, sondern mit dem Vermerke »Konkurs eröffnet« zurückgesandt oder, wenn sie den Vermerk »Sofort zum Protest« oder »Sofort an N. in N.« trugen, dementsprechend behandelt. Jetzt werden sie dem Gemeinschuldner, nicht aber wie die übrigen Postsendungen dem Konkursverwalter vorgezeigt. Maßgebend hierfür ist, daß dem Konkursverwalter alle unter der Aufschrift des Gemeinschuldners eingehenden Postsendungen auszuhändigen sind, daß aber die Postaufträge, die unter der Aufschrift der Postanstalt eingehen, nicht zu diesen zählen.

Die Annahme von Teilzahlungen war von vornherein nicht zulässig, weil eine solche Bestimmung dem Wesen der Post als reiner Vermittlerin der Einziehung widersprochen hätte, und weil dem auch Bedenken wegen der Sicherheit des Betriebs insofern entgegen stehen, als die Beaufsichtigung der einziehenden Boten erschwert wird.

Im Falle der Einlösung wird der eingezogene Betrag nach Abzug der Postanweisungsgebühr mit portopflichtiger Postanweisung an den Auftraggeber übermittelt. Seit dem Jahre 1873 ist dem Absender gestattet, dem Auftrag einen ausgefüllten Postanweisungsvordruck für die Übersendung des Betrags

Digitized by Google

beizufügen. Seit 1890 haben die Postanstalten, wenn der Absender eine Buchungsnummer oder ein Kassenzeichen angegeben hat, dieses auf dem Abschnitte der Postanweisung zu vermerken. Als 1909 der Postscheckverkehr ins Leben trat, wurde zugelassen, den Betrag durch die Postanweisung dem Postscheckamte zur Gutschrift auf ein Konto zugehen zu lassen. Seit 1910 kann er durch Zahlkarte überwiesen werden, wenn der Absender eine solche ausgefüllt beifügt. Alsdann werden die Gebühren für die Geldübermittelung nicht von dem Betrage des Postauftrags abgezogen, sondern es wird nur die Buchungsgebühr beim Scheckamte berechnet; dadurch wird die Übermittelung in fast allen Fällen verbilligt. Vom 1. Juli 1914 ab sind Postauftragsvordrucke mit anhängender, vom Auftraggeber vorzuschreibender Postanweisung oder Zahlkarte eingeführt.

Der Meistbetrag eines Postauftrags war 1871 auf 150 ℳ festgesetzt worden; auch wenn einem Auftrage mehrere Papiere beigefügt waren, durfte der Gesamtbetrag diese Grenze nicht übersteigen. Schon 1872 erklärte sich aber das General-Postamt unter grundsätzlichem Festhalten an dem Meistbetrage von 150 ℳ damit einverstanden, daß Postaufträge über höhere Werte ausgeführt wurden. Der 150 ℳ übersteigende Teilbetrag wurde mittels einer zweiten Postanweisung an den Absender abgeschickt. In der Folgezeit wurden nun aber Postaufträge über so hohe Beträge, sogar über Tausende von Mark aufgeliefert, daß sich namentlich für kleinere Postanstalten bei der Auszahlung Schwierigkeiten wegen des Geldbedarfs ergaben. Die Festsetzung eines bestimmten Meistbetrags war daher dringend erforderlich. So wurde dieser vom Jahre 1875 ab auf 600 ℳ bemessen, was um so bemerkenswerter ist, als Postanweisungen damals nur bis zum Höchstbetrage von 300 ℳ zulässig waren. Beträge in Höhe von mehr als 300 ℳ wurden nach wie vor mit zwei Postanweisungen abgesandt. Mit diesem Zugeständnisse hörte aber die stillschweigende Zulassung von Aufträgen über höhere Beträge auf. Solche Aufträge wurden seitdem an den Absender zurückgesandt. Nachdem 1885 der internationale Postauftragsdienst eingerichtet und für diesen eine Grenze von 1000 frcs = 800 ℳ angenommen worden war, wurde der gleiche Höchstbetrag am 1. Januar 1889 zunächst versuchsweise, im Mai desselben Jahres dann endgültig für den inneren Verkehr eingeführt. Von da ab werden auch Beträge über 400 ℳ — das war damals der Höchstbetrag im Postanweisungsverkehr — mit nur einer Postanweisung abgesandt. Die Gebühr wurde so berechnet, als ob zwei Postanweisungen, eine über 400 ℳ, die andere über den Rest, vorhanden waren. Gelegentlich der Festsetzung des Postanweisungsmeistbetrags auf 800 ℳ im Jahre 1899 wurden die Gebühren dann den für Postanweisungen allgemein geltenden angepaßt, so daß seitdem Auftragspostanweisungen über 400 bis 600 ℳ 50, solche über 600 bis 800 ℳ 60 Pf. kosten.

Für den Postauftrag haftet die Postverwaltung wie für einen eingeschriebenen Brief, für die eingezogenen Beträge wie für die auf Postanweisungen eingezahlten. Eine weitergehende Gewähr, insbesondere für rechtzeitige Vorzeigung oder für rechtzeitige Rück- oder Weitersendung des Postauftrags, wird nicht geleistet; auch übernehmen die Postanstalten keine Verpflichtung zur Erfüllung der besonderen Vorschriften des Wechselrechts. Wenn die Anlagen eines Postauftrags ausgehändigt werden, ohne daß der Betrag ordnungsmäßig eingezogen worden ist, wird dem Absender, vorbehaltlich der Abtretung seines Anspruchs gegen den Empfänger, für den entstandenen unmittelbaren Schaden bis zum Betrage des Postauftrags Ersatz geleistet.

Postaufträge zur Einholung der Annahmeerklärung.

Schon bei der ersten Anregung zur Einrichtung des Postauftragsdienstes im Jahre 1849 hatten die Handelskreise den Wunsch geäußert, daß auch die

Digitized by Google

Einholung der Annahmeerklärung — die Akzepteinholung — der Post übertragen werden möchte. Die Anträge der Handelswelt, den Auftragsdienst in dieser Hinsicht auszubauen, wurden häufiger und dringender, seitdem die Reichsbank auf Grund des Bankgesetzes vom 14. März 1875[1]) im Gegensatze zu den früheren Gepflogenheiten der Preußischen Staatsbank auf anzukaufenden Wechseln mindestens zwei Unterschriften von Wechselverpflichteten fordern muß. Durch diese Bestimmung ist der Bank unmöglich gemacht, nicht angenommene Zugwechsel vom Aussteller unmittelbar anzukaufen, was die Preußische Bank getan hatte; die Annahmeerklärung hatte sie dann selbst nachträglich eingeholt. Die Reichsbank dagegen kauft nur Wechsel, die die Annahmeerklärung des Bezogenen tragen. An sich ist die Einholung der Annahmeerklärung ein rein bankmäßiges Geschäft; die Banken aber vermitteln die Einholung der Annahmeerklärung im großen und ganzen nur bei Wechseln, die ihnen später zum Kaufe übergeben werden sollen. Die Postverwaltung entsprach unter diesen Umständen einem tatsächlichen Bedürfnis, als sie am 1. August 1876 — zunächst versuchsweise — Postaufträge zur Einholung der Annahmeerklärung einführte.

Durch Postauftrag zur Einholung der Annahmeerklärung, dem ein besonderer grauer Vordruck beizufügen ist, wird die Postanstalt am Wohnorte des Bezogenen beauftragt, einen oder mehrere Wechsel, die gleichzeitig vorzulegen sind und auf den nämlichen Bezogenen lauten müssen, zur Erklärung der Annahme vorzuzeigen. Bis 1877 war nur die Beifügung lediglich eines Wechsels gestattet und bis 1878 durfte der Betrag des Wechsels über 3000 ℳ nicht hinausgehen. Die für Postaufträge zur Geldeinziehung bestehenden Vorschriften über die Versendung des Auftrags als Einschreibbrief, über die äußere Aufschrift dieses Briefes, über die Ausfüllung des Vordrucks sowie über die Vermerke »Sofort zurück«, »Sofort an N. in N.«, »Sofort zum Protest«, ferner die Bestimmungen über die Behandlung von Aufträgen mit solchen Vermerken, über die Lagerfrist und die zweite Vorzeigung sowie über die Nichtvorzeigung an Sonntagen gelten auch für die Postaufträge zur Einholung der Annahmeerklärung. Ein Vorzeigetag darf indes nicht vorgeschrieben werden. Auch dürfen weder verschlossene Briefe noch offene schriftliche Mitteilungen beigefügt werden, was ja natürlich ist, weil eine Aushändigung der Anlagen nicht stattfindet. Die Vorzeigung hat an den Bezogenen selbst oder an den Bevollmächtigten zu geschehen. Als Bevollmächtigter galt zunächst jeder, der zur Empfangnahme von Einschreibsendungen befugt war. Jetzt wird, wenn nicht eine im besonderen auf die Annahme von Wechseln lautende Vollmacht niedergelegt ist, nur noch der als bevollmächtigt angesehen, der zur Empfangnahme von Sendungen im Werte von mehr als 400 ℳ berechtigt ist. Die Annahme muß schriftlich auf dem Wechsel erklärt werden. Sie konnte anfangs auch unter Beschränkung auf einen Teilbetrag ausgesprochen werden. Wenn ein solcher Auftrag den Vermerk »Sofort zum Protest« oder »Sofort an N. in N.« trug, mußte er auch dann zum Protest oder weitergegeben werden, wenn die Annahmeerklärung nur auf einen Teilbetrag lautete. Jetzt wird die Beschränkung auf einen Teilbetrag sowie die Hinzufügung irgend eines einschränkenden Zusatzes zur Annahmeerklärung der Verweigerung der Annahme gleichgeachtet. Auch die Verweigerung der Unterschrift unter der gleichzeitigen Erklärung, den Wechselbetrag sogleich bar zahlen zu wollen, gilt als Verweigerung; denn die Post darf den Auftrag nicht anders behandeln, als der Absender vorgeschrieben hat.

Für die Gewährleistung gelten sinngemäß die Vorschriften über die Haftung der Post bei Postaufträgen zur Geldeinziehung. (Fortsetzung folgt.)

[1]) Nach § 17 des Bankgesetzes darf die Reichsbank nur Wechsel kaufen, aus denen in der Regel drei, mindestens aber zwei als zahlungsfähig bekannte Wechselverpflichtete haften.

Digitized by Google

Die geschichtliche Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Mannheim und ihrer Hafenanlagen.

Von Ober-Postkassenrendant Rechnungsrat Dr. Kempf in Karlsruhe (Baden).

Die geschichtliche Entwicklung.

Die Stadt Mannheim, deren Bedeutung in ihrer Lage zwischen dem rechten Rheinufer und der Mündung des Neckar wurzelt, ist seit den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts einer der ersten Hauptplätze für Schiffahrt und Handel auf dem Rhein geworden. Nicht wie Straßburg, Mainz, Cöln und andere namhafte Städte am Rhein kann sie auf eine viele Jahrhunderte lange Geschichte zurückblicken; ihre Entstehung gehört der neueren Zeit, dem Anfange des 17. Jahrhunderts an. Sie wurde im Jahre 1606 durch den pfälzischen Kurfürsten Friedrich IV. gegründet. Vorher befand sich an ihrer Stätte ein Dorf, dessen Bewohner Feld- und Rebbau trieben. Der Kurfürst schuf nicht nur einen Handelsplatz, sondern zur Sicherung der Pfalz zugleich auch eine starke Feste. Eigentliche Hafenanlagen bestanden damals noch nicht. Am linken Neckarufer, am Rheinarm und am rechten Rheinufer waren nur offene Lade- und Lagerplätze vorhanden. 1607 verlieh Friedrich IV. der Stadt besondere Vorrechte mit dem Zwecke, »alle ehrlichen Leut von allen Nationen nach Mannheim zu berufen und einzuladen«. Die Vorrechte waren Leibesfreiheit, Frondfreiheit, Aufhebung des Einzugs- und Wegzugsgeldes, Abgabenerleichterung auf die Dauer von 20 Jahren, unentgeltliche Überlassung von Hausplätzen und freie Gemeindeverwaltung. Von allen Seiten, sogar aus Frankreich, kamen Einwanderer. Im Jahre 1614 zählte man 207 Häuser, 180 Familien, 1200 Einwohner. Gewerbetätigkeit und Geschäftsverkehr blühten rasch auf, insbesondere auch der Warenaustausch zwischen der Pfalz und den Niederlanden. Der Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges bereitete indes diesem schönen Anfange ein jähes Ende. 1622 wurde die Stadt durch Tilly erobert und größtenteils verbrannt. 1652 begann der Wiederaufbau nach dem ursprünglichen Grundrisse mit geraden und breiten Straßen, mit Zitadelle, Schloß, Umwallung und Bastionen sowie mit Werken auf dem rechten Neckarufer. Den bereits erteilten Vorrechten wurden noch Religions-, Handels- und Gewerbefreiheit hinzugefügt. Wieder strömten von allen Seiten Leute herbei, ein buntes Gemisch von Angehörigen verschiedener Völker und Bekenntnisse; 1663 hatte die Stadt 493 Häuser, 430 Familien, etwa 3000 Einwohner. Die alten Lagerplätze am Rhein und Neckar wurden erneuert und Krane und Lagerschuppen aufgestellt. Die eingewanderten Wallonen führten die Tuchweberei ein; die Schiffahrt und die Landwirtschaft in den pfälzischen Landen erholten sich rasch. Große Holzlager und Verkaufsplätze für den Absatz nach den Niederlanden und nach den niederrheinischen deutschen Gebieten wurden errichtet. Ein lebhaftes Holzflößen auf dem Neckar und vom Oberrhein sowie den Rhein abwärts begann. Marktschiffe gingen nach Mainz, Worms und Speyer.

Eine gewaltige Störung des wirtschaftlichen Aufschwunges verursachte die Pest, die am 19. Mai 1666 plötzlich auftrat und bis ins Jahr 1668 wütete, sowie der bald darauf ausbrechende Krieg zwischen Frankreich und Holland. Noch unvergleichlich schlimmer war das Schicksal der Pfalz mit Mannheim im Pfälzischen Erbschaftskrieg, in dem der Feind das Land in eine schauerliche Wüste verwandelte. Zehn Jahre lang lag die Stadt in Trümmern. Erst nach dem Ryswyker Frieden, 1697, sammelte Kurfürst Johann Wilhelm von der Pfalz die früheren Bewohner Mannheims wieder und verbürgte ihnen alle vormals verliehenen und

Digitized by Google

von ihm nach mehreren Seiten ergänzten Vorrechte; im Jahre 1700 zählte die Stadt 500 Bürger. Doch wirkten die Beschränkung der Freizügigkeit und der Gewerbefreiheit, der Zunftzwang, die Beschneidung der freien Gemeindeverfassung, die großen Abgaben und Kriegslasten lähmend auf das geistige und wirtschaftliche Leben. Handel und Verkehr lagen danieder. Wenn auch die Erhebung Mannheims zum Fürstensitze der Kurfürsten Karl Philipp und Karl Theodor Kunst und Wissenschaft in die Stadt brachten, so wurde doch der eigentliche Zweck ihrer Gründung — Förderung der Schiffahrt und des Handels — verkannt. Wohl wurde unter Karl Theodor 1749 mit Kurmainz ein Vertrag wegen ungestörter Wasserfahrten abgeschlossen, aber die Schiffahrt von und nach dem Niederrhein blieb infolge der vielen Zölle und Stapelbelästigungen arg behindert. Neues schweres Leid traf Stadt und Land in dem Revolutionskriege 1792 bis 1794. Die Bedrängnisse währten bis 1801. 1791 hatte Mannheim 24485, 1801 nur noch 18828 Einwohner. Im Jahre 1802 kam die rechtsrheinische Pfalz mit Mannheim unter die Landeshoheit von Baden. Handel und Verkehr konnten sich auch im ersten und zweiten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts nicht recht erholen. Der Schiffsverkehr war noch allerlei Erschwernissen ausgesetzt, doch wurden nach dem Lüneviller Frieden die den Handel lähmenden alten Rheinzölle und Stapelrechte aufgehoben. Mannheim wurde zu einem Zwischenhafen des Oberrheins mit Warenabstoß erklärt. Der badische Staat setzte die Zölle und Abgaben beträchtlich herab, und die Anlage eines Neckarhafens mit Kranen und Lagerhäusern wurde angeordnet. Aber die von Napoleon verhängte Kontinentalsperre erschwerte die Entwicklung der Schiffahrt auf Rhein und Neckar von neuem. Erst der Sturz Napoleons und die Wiedergewinnung der deutschen Rheinprovinzen brachten bessere Zeiten, vor allem volle Handels- und Zollfreiheit auf dem Rheinstrome. Die Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1831 beseitigte auch die Zollbelästigung durch Holland und erklärte den ganzen schiffbaren Strom von Basel bis zum Meere für eine freie Wasserstraße. Die letzten Binnenzölle auf deutschem Gebiete verschwanden indes erst nach dem Frieden von 1866.

Die Dampfschiffahrt wurde 1825 auf dem Oberrhein eingerichtet, das erste Dampfboot — »Der Rhein« — brauchte von Mainz bis Kehl 46 Stunden. 1828 eröffnete ein zweites Dampfboot — »Ludwig« — seine Fahrten, und Mannheim erhielt einen Freihafen am Rhein. Der Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein im Juli 1835 wirkte befruchtend auf Handel und Verkehr. Auch der Wasserverkehr nahm einen mächtigen Aufschwung. Die in Mannheim vorhandenen Verladeanlagen und Lagerräume für die Güter genügten nicht mehr. Am 10 September 1834 wurde der Bau eines neuen Rheinhafens begonnen, der 1840 eingeweiht werden konnte. Bald vermochte sich die Stadt als Ausfuhrplatz im Auslande Geltung zu verschaffen und mit bedeutenden einheimischen Handelstädten in Wettbewerb zu treten. Namhafte Aufträge vom Auslande, besonders aus Holland und England, liefen ein. Anfang 1842 eröffneten eine Rotterdamer Gesellschaft und die 1827 gegründete preußische Rheinschiffahrtsgesellschaft in Cöln eine regelmäßige Dampfschleppschiffahrt bis Mannheim. Weiter entstanden in Mainz eine Gesellschaft für Schleppfahrten auf dem Oberrhein bis Straßburg und 1843 auch in Amsterdam eine Schiffahrtsgesellschaft für den Rhein. 1842 wurde die Rheinschanze auf der bayerischen Rheinseite unter dem Namen Ludwigshafen als Mitbewerberin von Mannheim zur Stadt erhoben. 1843 ward die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft für Fahrten vom Niederrhein bis Straßburg gegründet. 1852 hörte nach hartem Kampfe mit den neuen Dampfkräften die selbständige Segelschiffahrt im Großhandel völlig auf. Im August 1835 kam nach ähnlichen Grundsätzen wie bei der Rheinschiffahrts-Übereinkunft ein Vertrag zwischen Baden, Hessen und Württemberg über

Digitized by Google

die Neckarschiffahrt zustande. Die Dampfschiffahrt zwischen Mannheim und Heilbronn wurde 1842 eröffnet, 1863 aber wegen des Wettbewerbes der Eisenbahn wieder eingestellt. Infolge der schlechten Stromverhältnisse auf dem Oberrhein mußten schon 1843 auch die seit 1838/40 von Mainz bis Straßburg und Basel fahrenden Dampfboote und 1855 die seit 1832 zwischen Mannheim und Straßburg regelmäßig verkehrenden Dampfboote ihre Fahrten einstellen.

Bereits 1845 ergab sich die Notwendigkeit, den Rheinhafen in nördlicher Richtung zu vergrößern, seine gesamte Wasserfläche maß nunmehr 559 a. An die Stelle der hölzernen festen Mühlaubrücke trat eine schmiedeeiserne Drehbrücke. Es folgten Verbreiterungen und Erweiterungen des Neckarhafens und der Rheinhafenanlagen, der Friesenheimer Rheindurchstich, Ausbaggerungen, der Bau von Werftschuppen, Kaimauern usw. Im Jahre 1865 wurden weitere Lagerhäuser errichtet. Nach der vollständigen Beseitigung aller Schiffahrtsabgaben im Jahre 1866 nahm der Wasserverkehr so stark zu, daß die bestehenden Anlagen zu einem großen Teile nicht mehr genügten und durch neue ersetzt werden mußten. Auch die Schiffbrücke und die Dampftrajektanstalt zwischen Mannheim und Ludwigshafen reichten nicht mehr aus. Baden und Bayern vereinbarten deshalb im Januar 1862 die Erbauung einer festen Rheinbrücke für den Bahn- und Straßenverkehr, die 1867 fertiggestellt wurde.

Von den später ausgeführten Erweiterungen und Schöpfungen seien erwähnt: die Errichtung eines Güterbahnhofs auf dem sog. Lindenhofe (1867), neue Lager- und Verladeplätze, die Korrektion der Neckarmündung (1871). Die tiefgehenden Rheinschiffe konnten nun am 3300 m langen Neckarufer anlegen. Auch die Floßschleuse am rechten Neckarufer war eine verkehrsfördernde Ausführung. Für diese Neuerungen, einschließlich der Gleisanlagen und Lagerplätze, wurden insgesamt $2^1/_2$ Millionen Mark verausgabt. In den Jahren 1870 bis 1879 wurden neue Hafenanlagen mit einer Kammerschleuse und der Hauptgüterbahnhof auf der Mühlau gebaut. Die Kammerschleuse allein kostete 471 430 ℳ, der gesamte Bauaufwand belief sich auf $9^1/_2$ Millionen Mark. Weitere Ergänzungen des Mühlauhafens folgten in den achtziger Jahren (Gleise, Schiebebühnen, Hebevorrichtungen usw.). Die außerordentliche Verkehrszunahme erforderte ungeachtet der bestehenden ausgedehnten Hafenanlagen die Herstellung des Binnenhafens auf dem Gelände der alten Mühlau in dem Dreiecke zwischen dem Verbindungskanal und dem Hauptgüterbahnhofe (1887). Doch auch dieser Binnenhafen vermochte dem Verkehrsbedürfnisse nur kurze Zeit zu genügen. Die Hafenanlagen mußten deshalb wiederum erweitert werden.

Im Jahre 1895 wurden die Kaimauern am offenen Rhein vollendet. Dafür sind 3 640 000 ℳ und für Werfthallen, Getreidespeicher, Krane usw. 2 215 000 ℳ aufgewendet worden. Von 1897 bis 1902 wurde der städtische Industriehafen fast gleichzeitig mit dem Rheinauhafen (1896 bis 1901) gebaut. An den 40 km langen nutzbaren Ufern sind 149 Krane, 20 Hebewerke und 8 Kohlenverladebrücken vorhanden. Das 579 ha große Gelände ist mit 107 Werfthallen und Lagerhäusern und mit etwa 100 Fabriken besetzt. 173 km Eisenbahngleise und 41 km Straßen dienen dem Verkehr. Für Wasser, Gas, elektrische Kraft usw. ist vortrefflich gesorgt. Die Anlagen des Handelshafens, die Eigentum des badischen Staates sind, umfassen 266 ha Gesamtfläche.

Seit der Korrektion des Neckars wurden von 1866 bis Ende 1902 für Hafenanlagen und für den Hauptgüterbahnhof, einschließlich der Maschinen für Licht und Kraft, 21 Millionen Mark aus Staatsmitteln aufgewendet.

Die wirtschaftliche Bedeutung.

Mannheim ist nicht nur der bedeutendste Umschlags-, Speditions- und Handelsplatz am Oberrhein, sondern auch seine Industrie übertrifft die fast

Digitized by Google

aller großen Handelsplätze Deutschlands. Der große Rheinverkehr, der von den niederländischen Seeplätzen und von Antwerpen sowie von den rheinisch-westfälischen Bergwerksbezirken ausgeht, hatte dort bis in die neueste Zeit seinen Endpunkt. Jetzt ist der Rhein weiter hinauf der Großschiffahrt zugänglich gemacht. Die Stadt spielt im Handel in steigendem Maße die Rolle eines Seehafens im Binnenlande. In Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam werden die überseeischen Waren für Mannheim zu einem großen Teile unmittelbar vom Seeschiff auf die Rheinschiffe verladen. Darauf beruht es, daß der überseeische Verkehr Süddeutschlands über Mannheim-Rheinau und Ludwigshafen größer als der über irgend einen Seehafen des Festlandes ist. Mehr und mehr kommt für den Rhein die Seegeltung Deutschlands in Betracht. Auch auf Mannheim trifft zu, was der Rektor der Cölner Handelshochschule Dr. Eckert in seiner Schrift »Die Seeinteressen Rheinland-Westfalens«, Berlin 1906, S. 18 sagt: »Der entbehrliche Durchgangsverkehr über englische Plätze geht allmählich zurück. Der natürliche Zustand, daß die Häfen des Kontinents ihren Überseeverkehr, wie einst zur Zeit der Hansa und der Seeherrschaft Hollands, direkt besorgen, kommt mehr zur Geltung. Die größten europäischen Welthäfen werden in Zukunft auf dem Festlande entstehen, an den Mündungen der Wasserstraßen, die Deutschlands Gaue durchziehen.«

Bis Mannheim gelangen Rheinschiffe aller Gattungen und Größen, Schleppzüge mit Ladungen bis zu 4000 t (etwa 400 Eisenbahnwagenladungen gleich). Vom Gesamtwasserverkehr Mannheim-Rheinaus entfielen im Jahre 1911 37,1 v. H. auf den Auslandverkehr; die Zufuhr aus dem Auslande betrug 2 105 708 t = 36,2 v. H. der Gesamtzufuhr, der Versand nach dem Auslande 319 756,5 t = 45,3 v. H. des Gesamtversandes. Der Wert der Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten von Amerika allein betrug 1890: 13 109 452 ℳ, 1900: 19 417 733 ℳ, 1910: 28 852 841 ℳ, 1911: 20 879 631 ℳ und 1912: 23 225 232 ℳ. Von den Waren kommt gut die Hälfte auf Erzeugnisse der chemischen Industrie von Mannheim und Ludwigshafen. 1912 stellte sich der Verkehr von Mannheim-Rheinau mit 6 844 992 t auf 8 v. H. des gesamten Rheinverkehrs (85 314 318,5 t) und auf 12,6 v. H. des deutschen Rheinverkehrs (54 107 612 t).

Mannheims Hafen- und Bahnverkehr hat sich seit 1885 nahezu verfünffacht, seit 1855 aber versechsundvierzigfacht. Der Aufschwung wurde herbeigeführt 1. durch die Schaffung eines einheitlichen deutschen Wirtschaftsgebiets unter Wegfall aller Zollschranken auf dem Lande und auf dem Wasser, eine Errungenschaft, die für Mannheim und Ludwigshafen erhöhte Bedeutung hatte, da sie dicht an der Grenze verschiedener Bundesstaaten liegen, 2. durch die nationale Einigung Deutschlands und Errichtung des Deutschen Reichs und 3. durch den technischen Fortschritt (Dampfkraft, Elektrizität, Umgestaltung der Verkehrsmittel, Verringerung der Beförderungskosten). Im Gegensatze zu anderen Verkehrsgebieten hat in Mannheim die Eisenbahn den Binnenschiffahrtsverkehr nicht gehemmt, sondern gefördert, weil der natürliche Zustand des Rheins die Ausdehnung der Großschiffahrt über Mannheim hinaus verhinderte. Ein großer Teil der auf dem Wasser angekommenen Güter wird mit der Eisenbahn weiterbefördert.

Zur Veranschaulichung des hervorragenden Schiffs- und Handelsverkehrs im Hafengebiete Mannheim-Rheinau mögen auch folgende dem statistischen Auszuge aus dem Rheinschiffsregister entnommene Angaben beitragen. Die Mannheimer Schiffahrtsgesellschaften, nämlich die Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft, die Lagerhausgesellschaft, die Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, die Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel, die Vereinigten Spediteure und Schiffer, die Rheinschiffahrt G. m. b. H., besitzen insgesamt 11 Güterboote, 47 Schleppboote und 230 eiserne Schleppkähne; die Tragfähigkeit der Schleppkähne beträgt zu-

Digitized by Google

sammen 254 000 t, also durchschnittlich 1100 t. Dazu kommen die Schiffe, über die die Vereinigten Spediteure und Schiffer Verfügungsrecht haben. Nach der Zahl und Tragfähigkeit der Schiffskähne zählen drei Mannheimer Gesellschaften mit zwei Mülheimer Kohlenreedereien zu den fünf ersten Rheinschifffahrtsgesellschaften. Die zu Mannheim gehörenden Dampfschiffe machen nur 4 v. H. aller Dampfschiffe auf dem Rhein aus, ihre Maschinen aber 10 v. H. der Pferdestärken der Rheindampfboote. Von der Tragfähigkeit der deutschen Rheinkähne entfällt mehr als $^1/_4$ auf die Kähne der Mannheimer Gesellschaften.

Über die Zahl und die Gattung der Schiffe, die im Jahre 1910 in den Hafenanstalten von Mannheim verkehrt haben, gibt die nachstehende Übersicht Auskunft.

Rheinschiffe		Ankunft	Abgang
Schlepper		2 458	2 515
Dampfgüterschiffe		1 658	1 650
Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe)	zu Berg	6 921	3 416
	zu Tal	2 512	5 609
Neckarschiffe			
Dampfketten- und andere Schlepper		503	503
Gütermotorboote		74	62
Schiffe ohne eigene Triebkraft (Segelschiffe)		258	302.

An dem Mannheimer Schiffsgüterverkehr waren im Jahre 1910 beteiligt:

die belgischen und niederländischen Häfen mit	1 808 037 t	Zufuhr	351 698 t	Abfuhr
die niederrheinischen deutschen Häfen mit	2 210 967 t	-	397 780 t	-
die oberrheinischen Häfen mit	144 968 t	-	103 686 t	-
die Neckarhäfen mit	45 982 t	-	8 151 t	-
zusammen	4 209 954 t	Zufuhr	861 315 t	Abfuhr.

Unter den Binnenschiffahrtsplätzen kommt Mannheim gleich hinter Duisburg-Ruhrort und vor Hamburg und Berlin. Im Versande zu Wasser wird es nur von Hamburg und Breslau übertroffen, während es im Empfange zu Wasser an der Spitze aller deutschen Binnenhäfen steht. Nimmt man Eisenbahn- und Schiffsverkehr zusammen, so steht Mannheim nur hinter Duisburg-Ruhrort, Hamburg und Berlin zurück. Sein Schiffsverkehr ist aber größer als der Berlins, sein Bahnverkehr bedeutender als der Hamburgs. Der gewaltige Verkehr der Ruhrhäfen gründet sich auf wenige Arten von Massengütern, in der Hauptsache auf Kohlen und Erz. Vielseitiger setzen sich die großen Verkehrsziffern des Hafengebiets Mannheim zusammen. Dieses ist in der Hauptsache ein Einfuhrhafen. Die Hälfte der Zufuhr kommt auf Steinkohlen und Koks. Dann folgen Getreide, Holz, Baustoffe, Salz, Petroleum, Eisen, Metalle, Erze usw. Bei der Ausfuhr stehen Holz und Salz obenan, erst in zweiter Linie kommen Getreide, Kohlen, Zement, Chemikalien, Nahrungs- und Genußmittel, Erze usw.

Mannheim mit mehr als 5 v. H. (800 000 t) der gesamten Einfuhr in das deutsche Zollgebiet ist seit langem der erste Getreidehandelsplatz Deutschlands. An der Spitze der Einfuhr erscheint Weizen mit etwa $^1/_5$ (18 bis 20 v. H.), dann Petroleum mit etwa $^1/_{10}$ (9 bis 11 v. H.) der ganzen deutschen Einfuhr. An Weizen wurden eingeführt 1905: 6 197 101 dz, 1910: 5 544 690 dz, 1911: 5 543 191 dz, 1912: 4 920 618 dz. Hauptzufuhrländer für Getreide sind das

Digitized by Google

europäische Rußland (1912: 207 589 t), Argentinien (1912: 202 415 t), Rumänien (1912: 169 260 t), die Vereinigten Staaten von Amerika (1912: 92 000 t). Für die Getreideeinfuhr bestehen Einrichtungen von einer Größe, wie sie kein anderer Hafen des Festlandes auch nur annähernd aufzuweisen hat. Walter Nasse schreibt in seiner Abhandlung über den »Rhein als Wasserstraße« (Verein für Sozialpolitik): »Die Entwicklung des Mannheimer Getreidehandels gewinnt dadurch noch an Interesse, daß er die Bedeutung Hollands als selbständigen Getreideimporteurs für Westdeutschland vermindert hat. Im Laufe der Jahre sind aus den Mannheimer Agenten der holländischen Importfirmen eine große Reihe bedeutender selbständiger Eigenhändler entstanden. Rotterdam ist heute für Mannheim in der Hauptsache nur noch Speditionsplatz.«

Die höchsten Zollerträge liefern Weizen (20 bis 25 Millionen Mark), Petroleum (rund 6 Millionen Mark), Tabakblätter ($2^3/_4$ Millionen Mark) und Rohkaffee ($1^1/_2$ Millionen Mark). Der Anteil Mannheims an der gesamten Zolleinnahme des Deutschen Reichs beträgt: aus der Einfuhr von Getreide und Hülsenfrüchten etwa 8,9 v. H., von Petroleum und Mineralschmieröl etwa 7,1 v. H., von Ölfrüchten etwa 13 v. H. und von Rohkaffee etwa 2 v. H.

Der Kreis Mannheim umfaßte im Jahre 1912 1679 industrielle Betriebe mit 60 300 Arbeitern, d. i. 21,7 v. H. der Gesamtarbeiterschaft Badens. Davon entfielen 1152 Betriebe mit 41 130 Arbeitern auf den Platz Mannheim, der als Industriestadt die 12. Stelle im Deutschen Reiche einnimmt. Dies verdankt er vorzüglich seiner Metall- und Maschinenindustrie, die über 16 000 Personen beschäftigt, dann der Nahrungs- und Genußmittelindustrie (Mühlwaren, Konserven, Tabak) mit etwa 9000 Arbeitern, der chemischen, Gummi- und Zelluloidindustrie mit über 7000 Arbeitern, der Lederindustrie mit über 3000, der Zellstoff- und Papierindustrie mit über 7000 Arbeitern. Zahlreiche Arbeiter sind auch in der Webwarenindustrie und in der Industrie der Steine und Erden tätig.

Aus Mannheim stammen 15,7 v. H. der Einnahme der badischen Eisenbahnen, darunter 17,4 v. H. der Einnahme aus dem Güterverkehr, und mehr als $^1/_5$ der direkten Steuern Badens. Die Einnahme der Großh. Bad. Eisenbahnkasse Mannheim-Rheinau betrug 1876: 5 897 970 ℳ, 1890: 7 925 994 ℳ, 1900: 12 800 678 ℳ, 1910: 17 990 444 ℳ, 1911: 19 807 051 ℳ; der Bahnverkehr der Abfertigungstellen im Stadtbezirke Mannheim umfaßte

	im Eingange	im Abgange	zusammen
1910	1 755 422 t	4 293 234 t	6 048 656 t
1911	1 971 252 t	4 915 551 t	6 886 803 t
1912	2 161 854 t	5 229 453 t	7 391 307 t.

Die Stadt gehört zu den bedeutendsten Reichsbank-, Kredit-, Hypotheken- und Versicherungsplätzen Deutschlands. 71 Aktiengesellschaften mit 343 Millionen Mark und 19 Zweigniederlassungen auswärtiger Aktiengesellschaften mit 561 Millionen Mark Aktienkapital, 16 Kommanditgesellschaften und 123 Gesellschaften mit beschränkter Haftpflicht mit 31 Millionen Mark Kapitalanlage sind dort ansässig. Auf die Stadt entfällt rund $^2/_3$ des Aktienkapitals in Baden. Ihr Aktienkapital ist auf den Kopf der Bevölkerung größer als das Berlins. Im Reichsbankverkehr nimmt sie zusammen mit Ludwigshafen die 4. Stelle im Reiche, in Süddeutschland die 1. Stelle ein. Gesamtbetrag 1909: 6349 Millionen, 1910: 6803 Millionen, 1912: 7643 Millionen Mark. Abrechnungsverkehr 1911: 558 176 000 ℳ, 1912: 715 793 000 ℳ. Mit den 11 Kreditbanken in seinem Bezirke (über 200 Millionen Mark Kapital) kommt Mannheim gleich hinter Berlin.

Digitized by Google

Obwohl der Platz heute nicht mehr der Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein ist, versorgt er doch noch einen sehr großen Teil Süddeutschlands mit Nahrung, Licht und Wärme. Sein Verkehr beläuft sich auf $^1/_4$ des Empfanges im Rheinverkehr und auf $^1/_8$ des ganzen deutschen Binnenwasserverkehrs. Der Gesamtverkehr hat sich in 50 Jahren mehr als vervierzigfacht, der Umschlag in weniger als 40 Jahren verdreißigfacht. Es hat betragen der Güterverkehr in den Häfen[1])

von Mannheim

	im Eingange	im Abgange	zusammen
1911	4 335 731 t	632 223 t	4 967 954 t
1912	4 664 763 t	729 128 t	5 393 891 t

von Rheinau

	im Eingange	im Abgange	zusammen
1911	1 479 218 t	73 281 t	1 552 499 t
1912	1 287 958 t	163 143 t	1 451 101 t

der Güterverkehr von Mannheim-Rheinau

	im Eingange	davon auf dem Neckar	im Abgange	davon auf dem Neckar	zusammen
1911	5 814 949 t	36 851 t	705 504 t	5 642 t	6 520 453 t
1912	5 952 721 t	44 145 t	892 271 t	12 591 t	6 844 992 t

der Gesamtgüterverkehr Mannheims zu Wasser und mit der Bahn

	im Eingange	im Abgange	zusammen
1911	7 786 201 t	5 621 055 t	13 407 256 t
1912	8 114 575 t	6 121 724 t	14 236 299 t.

Auch der Postverkehr der Stadt ist hervorragend. Unter den 26 Städten Deutschlands mit mehr als 150 000 Einwohnern steht sie, auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet, nach dem Betrage der ausgezahlten Postanweisungen an 1. Stelle, hinsichtlich der Porto- und Telegraphengebühren an 6. und nach der Zahl der eingegangenen Briefsendungen an 7. Stelle. Im einzelnen ergeben sich folgende Zahlen.

Briefverkehr Mannheims einschließlich der Vororte

	Eingegangene Briefe	Aufgegebene Briefe
1910	29 430 000	37 020 000
1911	36 814 700	36 687 000[2])
1912	41 690 112	47 515 039.

Postanweisungsverkehr

	Ausgezahlte Postanweisungen		Eingezahlte Postanweisungen	
	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ
1910	911 898	61 718 960	789 497	42 761 317
1911	819 550	51 451 184	746 197	40 358 379
1912	779 098	48 810 201	736 229	39 554 922

[1]) Berichte der Handelskammer für den Kreis Mannheim, Heft 4, 2. Jahrg. März 1913.

[2]) Ein Rückgang wird in Wirklichkeit nicht eingetreten sein; die gegen 1910 niedrigere Zahl wird auf Zufälligkeiten während der Ermittelungszeit beruhen.

Digitized by Google

Postüberweisungs- und Scheckverkehr

	Zahlungsanweisungen		Zahlkarten	
	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ
1910	64 110	23 681 262	212 041	34 501 959
1911	70 829	29 347 508	313 328	45 565 503
1912	84 580	35 518 485	401 084	55 200 531.

Telegrammverkehr

	Eingegangene Telegramme	Aufgegebene Telegramme
1910	420 846	401 408
1911	472 664	436 246
1912	486 567	459 814.

Gesprächverbindungen

	Ortsverkehr	Nachbarorts-verkehr[1])	Fernverkehr[1])	zusammen
1900	6 249 046	479 516	168 065	6 896 627
1905	10 781 664	668 409	470 045	11 920 118
1910	17 493 694	966 621	903 727	19 364 042
1911	20 714 006	1 297 276	997 896	23 009 178
1912	22 278 317	1 310 641	1 098 825	24 687 783.

Durch die Eingemeindung von Rheinau und Sandhofen am 1. Januar 1913 hat die Stadt einen Gebietszuwachs von 2437 ha mit 8500 Einwohnern erfahren. Ihr Gebiet umfaßt nunmehr 10 606 ha mit rund 216 000 Einwohnern. Sie hat nach dem Flächeninhalte Hannover, München, Straßburg (Els.) und Hamburg überflügelt und steht jetzt an 5. Stelle, hinter Frankfurt (Main) mit 13 478, Cöln mit 11 733, Düsseldorf mit 11 117 und Magdeburg mit 10 700 ha. Die Eingemeindung Rheinaus gewährt die für die industrielle Entwicklung des Gebiets nötige Bewegungsfreiheit, zumal da die Rheinauer Hafenanlagen mit den daselbst vorhandenen gewerblichen und kaufmännischen Niederlassungen schon vorher als Bestandteil des Mannheimer Industriegebiets zu betrachten waren und ihrem Wesen nach zu Mannheim gehören. Die Rheinau ist der bedeutendste Kohlenumschlagplatz am Oberrhein, hervorragend ist auch ihre chemische Großindustrie. In Sandhofen, im Altrheinbezirke, hat sich ebenfalls eine Großindustrie niedergelassen. Die Gewinnung des ganzen Altrheingebiets für die Industrie wird angestrebt.

Die Bedeutung Mannheims für den badischen Staatshaushalt erhellt daraus, daß die Stadt, deren Einwohnerzahl 1910 8,1 v. H. der des Großherzogtums Baden betrug, 1910 am gesamten steuerbaren Einkommen mit 17,1 v. H. beteiligt war (1896: 11,6, 1886: 9,7 v. H.). Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen trotz der großen Zahl Lohnarbeiter 10 957 ℳ Vermögen und 8932 ℳ Steueranschlag. An Staatssteuern kamen auf: 1909 9 908 753 ℳ, 1910 10 344 593 ℳ, 1911 11 787 895 ℳ, 1912 12 685 322 ℳ. Die Steuerwerte Mannheims beliefen sich im Jahre 1911 auf 2 379 742 000 ℳ, die von Rheinau und Sandhofen auf 186 Millionen, insgesamt auf rund 2566 Millionen Mark. (Bericht der Handelskammer, Heft 7 von 1912.) Noch stärker tritt die Bedeutung der Stadt für die Reichseinnahmen hervor. Es betrugen die Zölle 1902: 26 400 000, 1908: 41 882 483, 1910: 41 514 206, 1911: 47 982 568, 1912: 44 815 336 ℳ,

Reichssteuern und Zölle zusammen in denselben Jahren: 34 000 000, 51 254 751, 59 251 333, 57 859 286, 49 249 569 ℳ.

[1]) Die Zahlen umfassen nur die von Mannheim ausgegangenen Gespräche.

Digitized by Google

Die Hafenanlagen.

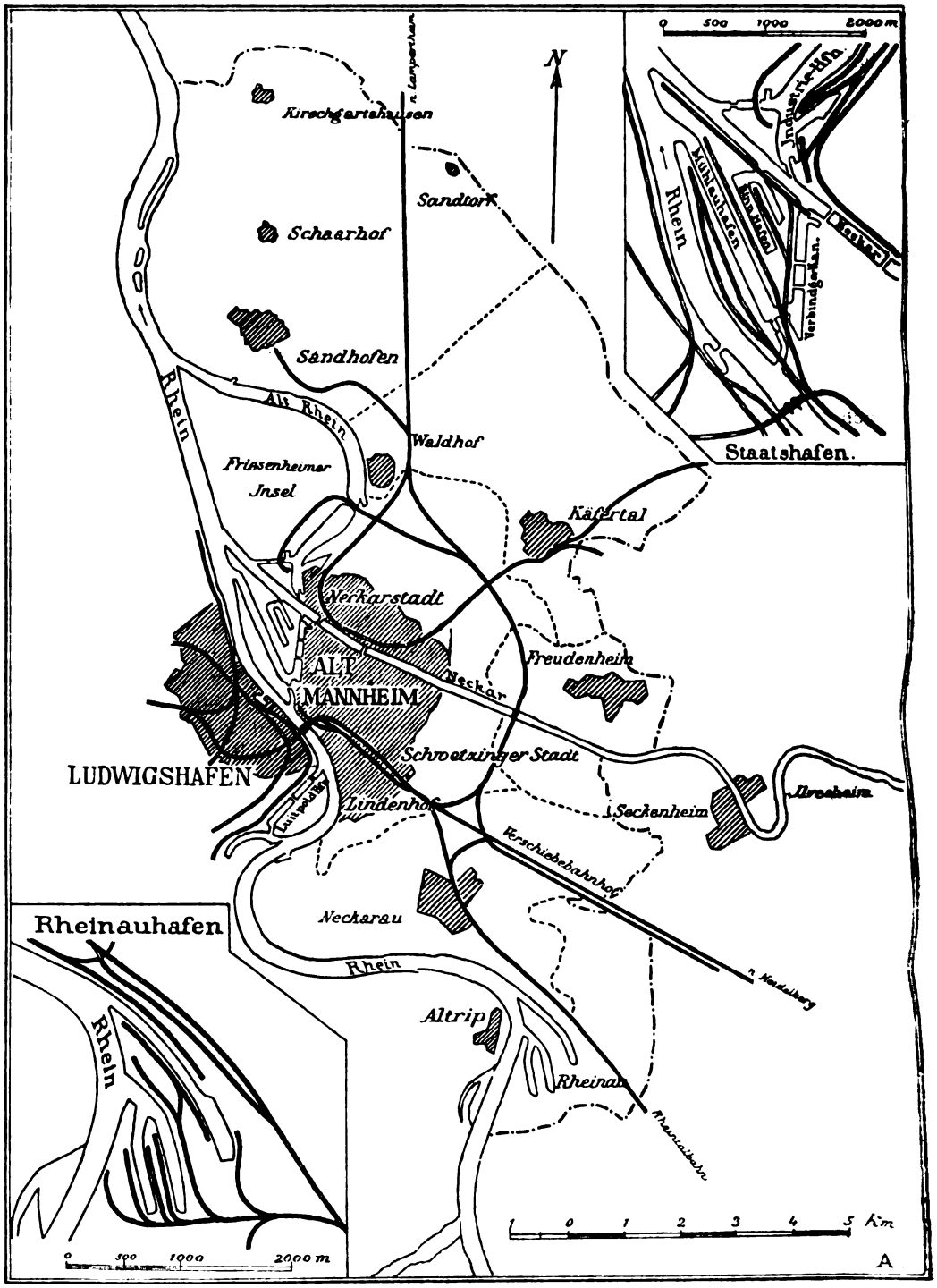
Der Mannheimer Hafen besteht aus drei Hauptteilen: a) aus dem Staatshafen unter der Verwaltung des Großh. Hauptzollamts, b) aus dem Industriehafen (städtisches Eigentum), c) aus dem Rheinauhafen unter der Betriebsverwaltung der Großh. Bad. Eisenbahnverwaltung. Hafen- und Werftgebühren werden nicht erhoben, auch nicht für das Überwintern von Schiffen. Die Anlagen gehören zu den größten Binnenhäfen Europas und bilden, wie folgender Vergleich zeigt, den größten deutschen Rheinhafen:

Mannheim-Rheinau	211,4 ha
Duisburg-Ruhrort	105,1 -
Mainz-Gustavsburg-Kastel	79,1 -
Karlsruhe-Maxau	33,0 -
Kehl	31,5 -
Düsseldorf	22,0 -
Cöln-Mülheim (Rh.)	18,4 -

Der Staats- oder Handelshafen liegt an der Nordwestseite der Stadt und umfaßt die oberhalb der Rhein- und Neckarbrücke beginnenden und sich bis zur Neckarmündung erstreckenden beiden Stromhäfen am Rhein und am Neckar sowie die vier in das Dreieck zwischen Rhein und Neckar eingeschnittenen Binnenhafenbecken (den Mühlauhafen, das lange und das kurze Becken des eigentlichen Binnenhafens und den Verbindungskanal zwischen Rhein-Mühlauhafen und Neckar). 1809 wurde Mannheim zum Speditionsplatz erklärt und 1816 erhielt es eine bescheidene Hafenanlage am Neckar. Im Jahre 1840 wurde die erste Mannheimer Hafenanlage am Rhein eröffnet. »Sehr schön, aber viel zu groß«, urteilte damals allgemein das Volk, aber schon 1845 wurde eine Erweiterung des Hafens nötig. Die erste Verbindung zwischen Hafen und Eisenbahn wurde im Jahre 1854 hergestellt, wodurch eigentlich erst der Grund für die Bedeutung Mannheims als Hafenplatz gelegt wurde.

Der Rheinhafen beginnt an der Stromkrümme des offenen Rheins 400 m oberhalb der Rheinbrücke und erstreckt sich auf 4 km Länge am rechten Rheinufer entlang bis zur Neckarmündung. Das südliche, nicht hochwasserfreie Rheinvorland dient als Liegeplatz für die Schiffe nach dem Oberrhein, ferner zum Umschlage von Baustoffen und Speditionsgütern, zum Personen- und Güterverkehr der Dampfschiffahrtsgesellschaften und zur Überfahrt nach dem gegenüberliegenden Ludwigshafen. Der 2,1 km lange Rheinkai ist in 10 Blöcke von 200 m Vorderseite geteilt. Zwischen je 2 Blöcken werden die Gleisanlagen durch 9 elektrische Schiebebühnen von 37 t Tragkraft und 100 Eisenbahnwagen täglicher Leistungsfähigkeit gekreuzt. Die oberen Blöcke sind mit Werfthallen von insgesamt 50 000 qm Lagerfläche, die mittleren mit Getreidespeichern von zusammen 730 000 Sack Fassungsraum bebaut und die unteren Blöcke enthalten 2 Kohlenlager, davon eines mit fahrbarer Brücke und mit einer Werft- und einer Lagerhalle. Auf den hinteren Lagerplätzen befinden sich ein großes Sägewerk, eine Mühle von 4000 Zentnern Tagesleistung, ein ausgedehntes Eisenlager und verschiedene andere gewerbliche Anlagen. Den Güterumschlag vermitteln 30 elektrische Krane von $2^1/_2$ bis 5 t Tragkraft und 6 Getreideheber von 100 t Stundenleistung. Die Gesamtlänge der Gleise beträgt 17,5 km. Von der Kaimauer stromabwärts dehnen sich an der Mündung des Neckar in den Rhein (Neckarspitze) in durchaus feuersicherer Lage auf etwa 90 000 qm Fläche die Anlagen der Mannheim-Bremer und der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft aus; es sind 17 eiserne Tanke für 41 Millionen Liter Leuchtstoff vorhanden. Alle diese großartigen Einrichtungen, Werftanlagen und Lagerhallen werden von den im Rheinhafengebiete angesiedelten gewaltigen industriellen und Handelsunternehmungen ausgiebig benutzt. Unter ihnen treten besonders

Digitized by Google



Digitized by Google

hervor die chemischen Betriebe, der Kohlenhandel, der Petroleumhandel und nicht zuletzt der Getreidehandel mit seinen Silospeichern, die nicht selten so viel fremdes Getreide bergen, wie das übrige Deutschland zusammen auf Lager hat.

Der Neckarhafen wird durch die etwa 3600 m lange Flußstrecke von der Neckarmündung bis zur Friedrichsbrücke, etwa 300 m oberhalb der Neckarbrücke, gebildet. Die Wassertiefe dieser meist im Stau des Rheins liegenden Mündungstrecke ermöglicht in mindestens 10 Monaten des Jahres den tiefstgehenden Rheinschiffen, mit voller Ladung anzulegen. Das rechts des Neckar liegende Vorland dient für den Umschlag von Kohlen und Baustoffen sowie als Ladeplatz für die Mannheimer Nebenbahn und für Fuhrwerke. Auf dem linken Ufer befinden sich Benzinlager, unterirdische Tanke, Anlagen der Eisenbahnverwaltung und Holz- und Kohlenlager. Zwischen Verbindungskanal und Neckarbrücke liegt die 265 m lange Neckarkaimauer mit dem sich anschließenden Neckarbahnhofe. Hier wird das zu Schiff oder mit der Bahn ankommende, am oberen Neckar gewonnene Salz umgeschlagen. Auch beginnt da die Kettenschleppschiffahrt nach Heilbronn. Die Gleisanlagen am Ufer, das mit dem Güterbahnhofe verbunden ist, haben eine Länge von 14,6 km. Die Zahl der unmittelbaren Züge der Schleppfahrt von Mannheim nach Heilbronn betrug im Jahre 1911 497, die der beförderten Fahrzeuge 4301 mit 142948 t (Ölsaaten, Ölfrüchte, Getreide u. a. m.).

Von den Binnenhäfenbecken ist der in den Jahren 1870 bis 1872 erbaute Mühlauhafen der verkehrsreichste. Das in den Rhein mündende Hafenbecken ist 2 km lang, 120 m breit und hat auch an seinem oberen Ende durch einen für kleinere Fahrzeuge schiffbaren Kanal mit Kammerschleuse Verbindung mit dem Rhein. Die Kammerschleuse hat eine Länge von 96 m und eine lichte Weite von 10,5 m. Auf dem Westufer des Mühlauhafens liegen Sägewerke, Schiffswerkstätten, große Kohlenlager und Brikettfabriken. Dampfkrane, Siebwerke und ein ausgedehntes Netz von Hochbahnen vermitteln den Kohlenumschlag. Das Ostufer ist mit einer 1500 m langen Kaimauer und auf 500 m Länge mit zusammenhängenden Krangerüsten versehen. Zahlreiche Werft- und Lagerhallen, Getreidespeicher, Nothallen, Krane und Getreideaufzüge dienen dem außerordentlich vielseitigen und lebhaften Verkehr in Gütern aller Art. Gleisanlagen und Zufahrtstraßen verbinden die beiden Ufer dieses Hafengebiets mit den Bahnhöfen.

Der eigentliche Binnenhafen mündet in den Neckar und besteht aus zwei gleichlaufenden Becken von 500 und 700 m Länge und 40 m Sohlenbreite. Die Becken vereinigen sich in Hufeisenform zu der mit einer Drehbrücke überbauten Mündung. Die Landzunge zwischen beiden Becken und das Ostufer des kurzen Beckens sind mit Kohlenlagern besetzt. Das Westufer des langen Beckens bedecken mehrere Holzlager, zahlreiche Hallen für Getreide, Ölsaaten und andere Massengüter.

Der Verbindungskanal, der vierte Binnenhafen, ist mit seiner Verlängerung, dem Zollhafen, der älteste und der der Stadt zunächstliegende Hafenteil. Er hat drei Drehbrücken. Ein Durchstich nach dem oberen Ende des Mühlauhafens stellt für die Kleinschiffahrt die kürzeste Verbindung zwischen Rhein und Neckar her. Der Hafen ist 1300 m lang und hat eine Sohlenbreite von 70 m. An seinen Ufern liegen in buntester Reihenfolge Getreidelagerhallen, ein Silo mit Getreidemühle von 4000 Zentnern Tagesleistung, Eisen- und Stahllager, Hobel- und Sägewerke, eine Schiffsbauanstalt usw. Drei elektrisch betriebene fahrbare Hebevorrichtungen (Elevatoren) vermitteln den Getreideumschlag. Der Zollhafen am südlichen Teile des Verbindungskanals hat Kaimauern und zwei 120 m lange unterkellerte zweigeschossige Übergangslager-

Digitized by Google

hallen. Sechs elektrisch betriebene Krane, die bis zu 10 t Tragfähigkeit haben, dienen dem Umschlag und der Lagerung zollpflichtiger Güter.

Der städtische Industriehafen, eine der jüngsten Hafenschöpfungen, verdankt seine Entstehung dem Wettbewerb anderer Rheinhäfen. Die Stadt fühlte ihre ausschlaggebende Verkehrstellung angegriffen und lief Gefahr, daß dadurch die Grundlage ihrer bisherigen Entwicklung beeinträchtigt wurde. Sollte ihre wirtschaftliche Anziehungskraft erhalten bleiben, so mußten innerhalb ihres Bereichs ohne langes Zögern weitgreifende Anlagen mit unmittelbarem Anschluß an die Eisenbahn und an die Wasserwege hergestellt werden. Vor allem war es nötig, daß die Großindustrie für eine breitere und freiere Entfaltung auf eigenem Grund und Boden eine günstig gelegene Fläche fand. Das Staatshafengebiet konnte nicht in Betracht kommen, weil da die Plätze nur pachtweise abgegeben werden.

Am zweckmäßigsten für die neuen Hafenanlagen ergab sich der Platz am oberen Teile des Altrheins, der auch als Floßhafen diente, rechts vom Neckar bis in die Nähe der Waldhofer Kolonie, westlich nach der Neckarvorstadt, linksseitig bis zum Hochwasserdamme des Altrheins reichend. Mit dem Bau konnte Mitte März 1897 begonnen werden. Die badische Regierung führte die Verbindung des neuen Hafens mit dem Neckar durch eine Kammerschleuse aus, ebenso übernahm sie die Kosten für den Anschluß an das Eisenbahnnetz und einen Teil der Kosten für die Gleisanlagen im Hafengebiete. Der neue Industriehafen wurde 1902 vollendet; er hat eine Uferlänge von $8^1/_4$ km, wovon 7,7 km nutzbar sind, und besteht aus einem Hauptbecken und 4 Stichbecken. In den Hafen mündet der Altneckar, ein Schleusenkanal. Er ist der Durchlaß für die auf dem Neckar herabkommenden Flöße, wird daher auch Floßgasse genannt und führt dem Industriehafen frisches Wasser zu. Der Hafen hat eine Gesamtwasserfläche von 97 ha und einen Gesamtflächenraum von 247 ha, wovon 103 ha Industrie- und Lagerplätze sind, und dient nur der ansässigen Industrie. Ein Massenumschlag besteht nicht. Als Betriebsmittel sind vorhanden 27 km Eisenbahngleise und 8,5 km Straßen. Von den 2 Drehbrücken gestattet die Diffenébrücke die Durchfahrt selbst eines großen Raddampfers. Der bewegliche Teil der gewaltigen Brücke wird durch elektrische Motoren in 2 Minuten fast geräuschlos ausgeschwenkt. Eine 12 m weite Öffnung wird von einer festen Brücke überspannt. Durch dieses Wassertor, das den Schiffsverkehr vollständig abschließt, wird das Stammholz vom Floßmarktplatze nach dem Floßbauplatze gebracht. Hier, wo Tausende von sog. Holländerstämmen lagern, wird das Holz zu gewaltigen, bis zu 300 m langen und 60 m breiten, rheinabwärts fahrenden Flößen zusammengebunden. Außer dem städtischen Elektrizitätswerke befinden sich am Industriehafen 11 Maschinenkrane, 3 Hebewerke, 3 Kohlenkipper, 7 Silos und Lagerhäuser und 1 Schiffswerft.

Eine großartige Industrie hat sich auf dem Hafengelände mit ungeahnter Schnelligkeit entwickelt. Das rechte Hafenufer ist hauptsächlich von Mittelbetrieben, das linke Ufer mit der Bonadiesinsel von Großbetrieben besiedelt. Insgesamt sind rund 70 gewerbliche und Handelsbetriebe aller Art vorhanden. Der Hafen hat in den ersten 5 Jahren seines Bestehens eine Erhöhung des gewerblichen Steuerkapitals um nahezu 6 Millionen Mark und eine Vermehrung der Arbeiterzahl um rund 1000 verursacht. Das gesamte im Industriehafen ansässige Gewerbesteuerkapital ist 1906 auf 18,5 Millionen Mark berechnet worden.

Der Rheinauhafen oberhalb Mannheims[1]) vor den Toren der Stadt wurde 1896 bis 1901 als reiner Privathafen der Gesellschaft Rheinau erbaut. Seine Lage ist für den Güterumschlag und für die Lagerung von Gütern,

[1]) Aus der Schrift »Der Rheinauhafen« von Dr. Josef Landgraf, Wiesbaden 1906, 2. Aufl.

Digitized by Google

insbesondere von Massengütern wie Kohlen u. dgl., sehr günstig. In geographischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht bildet er einen Vorhafen von Mannheim, von dem er in südlicher Richtung auf der Wasserstraße 9,3 km, auf der Eisenbahn und auf Landwegen nur 8 km entfernt liegt. Die Rheinauer Anlagen nehmen daher an den Vorteilen des großen Handels-, Verkehrs- und Industrieplatzes Mannheim teil. Die Schiffsfrachten zu Berg werden nicht höher berechnet als nach Mannheim, während der Versand mit der Bahn nach Süden sich von Rheinau aus für 8 km billiger stellt.

Gegenwärtig besteht der Rheinauhafen aus drei Hafenbecken, wovon das östliche und die beiden anderen zusammen je eine besondere Mündung in den Rhein mit ungefähr 500 m Abstand voneinander haben. Die Hafenbecken haben eine Sohlenbreite von 60 m in einer Tiefe von 1 m unter dem Nullpunkte des Pegels. Für das Wenden der Schiffe sind Erweiterungen vorhanden. Das östliche Hafenbecken ist nahezu 2000 m, das mittlere, einschließlich der Einfahrt vom Rhein, 1500 m und das westliche etwa 1200 m lang. Der gesamte Grunderwerb der Rheinau-Gesellschaft betrug etwa 420 ha, darunter 36 ha für die Wasserfläche der drei Hafenbecken. Die Uferlänge an den Becken und am offenen Rhein beläuft sich auf 12 100 m. Das Gelände im inneren Teile zwischen den Hafenbecken ist hochwasserfrei. Längs der Ufer liegen zwei, teilweise drei Gleise, dahinter Straßen. An Verladeeinrichtungen sind im östlichen Hafenbecken vorhanden 9 fahrbare elektrische Drehkrane und 1 feststehender Dampfkran, 1 elektrisch betriebener Getreideheber, 2 elektrische Fahrbrücken für Kohlenverladung und zwei feste Hochbahnen für Kohlenlagerung mit Kranen und Siebwerken. Das Gebiet des Rheinauhafens umfaßt 9 Kohlenlager, darunter den Platz des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats, 6 Getreidelagerhallen sowie etwa 60 Gewerbe- und Industrieanlagen zum Teil von Weltruf. Alles dies ist erst in den letzten 13 Jahren entstanden. Der Rheinauhafen wurde der Hauptstapelplatz für die gesamte Industrie, die in Zeiten geschlossener Schiffahrt hier ihren Stützpunkt für die Kohlenversorgung findet. Den Bahnverkehr besorgt die Rheintallinie Mannheim–Karlsruhe–Rastatt–Röschwoog. Ein eigenes Elektrizitätswerk liefert für das Hafengebiet Kraft und Licht, auch ist ein eigenes Wasserwerk und eine eigene Entwässerungsanlage vorhanden. Die Hauptfracht im Berg- und Talverkehr sind Steinkohlen von der Ruhr und in den letzten Jahren auch aus England und Belgien. Nächst diesen werden Koks, Getreide, Ölsaaten, Zucker, Melasse, Sirup, Teer, Pech, Harze, Asphalt und Düngemittel verfrachtet.

Die Gemeinde Rheinau (seit 1. Januar 1913 Vorort von Mannheim) besteht erst seit 1896; sie zählt heute über 5000 Einwohner.

Obgleich auch der Rheinauer Hafenverkehr zeitweise etwas zurückgegangen ist, hat doch kein anderer rheinischer Hafen im letzten Jahrzehnt auch nur annähernd eine so rasche Entwicklung genommen. Es betrugen:

der Wasserverkehr in Tonnen 1901: 562 148, 1905: 1 665 233, 1910: 1 658 392, 1911: 1 552 499, 1912: 1 451 101;

die Zahl der Schiffe im Reinauhafen 1910: Ankunft 110 Schleppboote, 1 Güterdampfschiff, 2153 Segelschiffe; Abgang 10 Schleppboote, 1 Güterdampfschiff, 2143 Segelschiffe;

das Gewicht der Güter 1910: Ankunft 1 550 038 t, Abgang 108 354 t, zusammen 1 658 392 t.

Das ganze Unternehmen des Hafenbaues hat etwa 11 bis 12 Millionen Mark erfordert. Das in den Gebäuden festgelegte Kapital ist im Jahre 1906 auf 50 Millionen Mark geschätzt worden. Nach der Zahlungseinstellung des Hauses, das den Rheinauhafen seinerzeit angelegt hat, ist dessen Betrieb am 1. Januar 1904 endgültig auf die Großh. Badische Staatseisenbahn-Verwaltung über-

Digitized by Google

gegangen. Diese hat, nachdem sie dem Rheinauhafen schon vorher ihre volle Gunst zugewandt hatte, die Anlagen und Betriebseinrichtungen ausgiebig ergänzt.

Für die Schweiz wird Rheinau später noch erhöhte Bedeutung erlangen, weil die Weiterführung der Schiffahrtstraße des Rheins nach Süden hin stetig vorwärts schreitet, und es nur noch eine Frage der Zeit ist, daß sich die Schiffahrt regelmäßig bis zu dem schweizerischen Stapelplatze Basel erstrecken wird. Die Anlage von Stauweihern in der Schweiz und in den Seitentälern des Oberrheins, die Anzapfung des Bodensees und der nordschweizerischen Seen werden später dazu beitragen, den Wasserstand des Rheins zu erhöhen. Einer Ablenkung des Verkehrs über Frankreich durch den Simplon kann dann entgegengetreten werden. Rheinau ist auf dem Wasserwege von der holländischen Grenze nur 454, von Rotterdam 586,4, von Amsterdam 622,9 km entfernt.

Das Bild der Handels- und Verkehrsanlagen von Mannheim wäre nicht vollständig, wenn der neue Verschiebebahnhof unerwähnt bliebe. Die Anlage ist eine der größten Deutschlands; 5 km lang und 330 m breit dehnt sie sich längs der Hauptbahn Mannheim–Heidelberg bis zur Station Friedrichsfeld aus. Der Bahnhof dient sowohl dem Ortsverkehr als auch dem Umschlags- und Durchgangsverkehr der Zufahrtslinien: Friedrichsfeld–Main-Neckarbahn, Schwetzingen–Rheintalbahn und Neckarau–Rhein, von Ludwigshafen, vom Hauptgüterbahnhofe, vom Industriehafen, von der Riedbahn (Käfertal–Waldhof) und vom Mannheimer Hauptbahnhofe. Die Gleislänge im Verschiebebahnhofe beträgt 170 km bei 51 Gleisen mit 38 Stellwerken und 534 Weichen. Täglich werden 10 000 bis 12 000 Wagen von und nach allen Richtungen geleitet. Gegen 200 Beamte und etwa 600 Arbeiter sind auf dem Bahnhofe beschäftigt. Täglich laufen von allen Richtungen rund 125 regelmäßige Güterzüge ein, und etwa 125 gehen ab. In der Stunde müssen also durchschnittlich 10 Züge aufgelöst und neu zusammengestellt werden. Dazu kommen noch täglich etwa 15 bis 20 Bedarfsgüterzüge und 48 Personenzüge in Eingang und Abgang.

Der Verkehr in den deutschen Rheinhäfen unterliegt großen Schwankungen. Das gilt auch für die Mannheimer Hafenanlagen. Süddeutschland ist unter anderem auf die Einfuhr von ausländischem Getreide, insbesondere von Weizen, angewiesen. Eine wesentliche Steigerung des Getreideverkehrs ist indes wohl kaum zu erwarten, weil die Getreideerzeugung infolge des Zollschutzes von 35 v. H. in Süddeutschland jetzt stärker betrieben wird als früher. Die Zufuhren von ausländischem Getreide in Mannheim-Ludwigshafen sind sogar von 1 365 000 t im Jahre 1907 auf 1 114 000 t im Jahre 1908 gesunken. Ein Sinken war auch in den folgenden Jahren bemerkbar. Ebenso muß mit einer Einfuhrverminderung der Kohle gerechnet werden, weil wegen des Ausbaues der Wasserkräfte in der Schweiz und in Baden, namentlich aber wegen des Fortschreitens der Elektrisierung der Eisenbahnen in der Schweiz und in Süddeutschland, der Kohlenverbrauch in diesen Gebieten zurückgehen wird. Der Verkehrsrückgang beträgt bei Mannheim und Ludwigshafen von 1907 auf 1908 658 000 t; bei Mannheim allein von 1909 auf 1912 in der Ankunft 758 697 und im Abgange 93 625 t. Auch bei Rheinau hat sich von 1909 auf 1912 in der Ankunft ein Weniger von 199 773 t ergeben, während der Abgang ein Mehr von 67 951,6 t nachweist. Der Rückgang wird durch die Verkehrszunahme der weiter aufwärts gelegenen Häfen Karlsruhe, Lauterburg, Kehl und Straßburg nicht ausgeglichen. Als Ursache des Rückganges wird angeführt: Verbot des Termingeschäfts, höhere Zollgefälle und Aufhebung des Zollkredits. Ein

Digitized by Google

Teil der im Petroleumhandel eingetretenen Abnahme ist auf die Anlegung von Überlandzentralen für elektrische Licht- und Krafterzeugung zurückzuführen, aus denen große Landbezirke, bisher Hauptabnehmer von Petroleum, gespeist werden.

Wenn schon die Tauernbahn hinsichtlich der Holzindustrie und der Getreidebezüge ungünstig auf den Mannheimer Hafenverkehr eingewirkt hat, so wird dies noch mehr von der neu eröffneten Lötschbergbahn befürchtet. Sie wird den Weg von den französischen Nordseehäfen über Paris nach Bern und Mailand wesentlich abkürzen, die ganze Strecke Paris–Mailand um etwa 50 km. Doch werden die etwa eintretenden Schädigungen Mannheims durch die neu gefestigte Zusammenfassung von Schiffahrts- und Verkehrsunternehmungen, deren Bereich sich von Antwerpen und Rotterdam bis hinauf nach Basel und Konstanz erstreckt, voraussichtlich ausgeglichen werden.

Seit einer Reihe von Jahren hat im Jahre 1912 wieder eine größere Zunahme des Mannheimer (nicht auch des Rheinauer) Hafenverkehrs im ganzen festgestellt werden können. Der Wasserverkehr ist von 4 967 954 t im Jahre 1911 auf 5 393 891 t im Jahre 1912, d. i. um 425 937 t oder 8,6 v. H. gestiegen. Der Bahnverkehr hob sich von 6 886 803 t auf 7 391 307 t, hat also um 504 504 t oder 7,3 v. H. zugenommen. Es ist zu erwarten, daß die Entwicklung des Platzes, der nach der am 1. Januar 1913 vollzogenen Einverleibung von Rheinau und Sandhofen nunmehr über eine Uferlänge von 77 km und eine Hafenfläche von 212 ha verfügt, weiterhin rüstig vorwärts schreiten wird.

Otto von Bismarck hat sich als preußischer Bundestagsgesandter in Frankfurt (Main) unterm 4. Mai 1858 in einer Denkschrift an den preußischen Ministerpräsidenten über die Stadt wie folgt geäußert: »Mannheim ist weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkte eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist, daß die Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintangesetzt werden.« Die Unterstützung der Regierung blieb nie aus, und die Stadt hat sich in den mehr als 50 Jahren, seitdem die obige Äußerung gefallen ist, wahrhaft glänzend entwickelt. Trotz zeitweise eingetretener Schwankungen und weniger kräftiger Zunahme konnte Mannheim die bedeutsame Stelle im Wirtschaftsleben Badens und des Reichs dauernd behaupten.

Die Dampfmaschinen in Preußen am 1. April 1913 nach ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Benutzung zur Elektrizitätserzeugung.

Die Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Landesamts für 1914, III. Abteilung, enthält ausführliche Übersichten über die feststehenden und beweglichen Dampfmaschinen, Schiffsdampfmaschinen und Dampfturbinen nach Erbauungsjahren mit Angabe der Pferdestärken (Leistungsfähigkeit), ferner über die zum Antriebe von Dynamos benutzten feststehenden Dampfmaschinen und

Digitized by Google

Lokomobilen sowie über die dem gleichen Zwecke dienenden Dampfturbinen nach dem Stande vom 1. April 1913. Danach sinkt die Zunahme der Kolbenmaschinen zu Gunsten des Ansteigens der Zahl der Dampfturbinen. Der Höhepunkt der Einstellung von Kolbendampfmaschinen war im Jahre der »Hochkonjunktur« 1907 mit 277 917 PS erreicht, seitdem ist ein stetiges Sinken bis auf 100 548 PS bei den im Jahre 1912 erbauten feststehenden Kolbendampfmaschinen zu verzeichnen. Dampfturbinen sind bereits 1907 mit einem Kraftbetrage von 165 995 PS in Betrieb gesetzt worden; das folgende Jahr brachte dann ein Sinken auf 116 873 PS, die beiden letzten vollen Jahre aber ein starkes Anwachsen: 1911 auf 208 631 und 1912 sogar auf 213 987 PS. Immerhin hat das Anwachsen der Dampfkraft gegenüber 1907 sich verlangsamt. Gegenüber den 1907 in Betrieb gesetzten 443 912 PS (feststehende Dampfmaschinen und Dampfturbinen) sind 1911 und 1912 nur 355 383 PS und 314 535 PS erbaut worden. Da die Geschäftslage in den beiden letztgenannten Jahren wieder günstiger gewesen ist und namentlich die Eisenindustrie ihre Erzeugnisse gewaltig gesteigert hat, so bleibt nur die Annahme, die auch von Kennern der Tatsachen bestätigt wird, daß die neuere Entwicklung der Eisenindustrie auf die steigende Ausnutzung der Koksofengase und der Hochofengase in den großen Gichtgasmaschinen hinzielt. Diese Entwicklung allein sichert der deutschen Eisenindustrie den Erfolg auf dem Weltmarkte. Daneben erklärt sich die starke Zunahme der Dampfturbinen aus ihrer größeren Wirtschaftlichkeit gegenüber den Kolbendampfmaschinen. Die gesamte Dampfkraft in Preußen war am 1. April 1913 auf 6,29 Millionen PS in den feststehenden Kolbendampfmaschinen, 1,23 Millionen PS in den Lokomobilen und Schiffsdampfmaschinen, 1,24 Millionen PS in den Dampfturbinen angewachsen, betrug also insgesamt 8,76 Millionen PS ohne die Eisenbahnlokomotiven. Bemerkenswert ist, daß es 1661 nachweislich über 50 Jahre alte Dampfmaschinen gab; 15 davon blicken sogar auf ein Alter von 73 bis 93 Jahren zurück; die älteste, die anerkannt das Alter von 115 Jahren erreicht hat, ist eine in England erbaute und im Salinenbetriebe tätige Hubmaschine.

Die Verwendung der Dampfkraft zur Erzeugung von elektrischem Strome hat im letzten Jahrzehnt außerordentlich zugenommen. Am 1. April 1913 betrug die gesamte, der Gewinnung von Elektrizität dienende Dampfkraft bereits 1,41 Millionen PS in feststehenden und beweglichen Dampfmaschinen und fast 1,16 Millionen PS in den Dampfturbinen. Da die Gesamtstärke der dem Statistischen Landesamte gemeldeten Dampfturbinen 1,24 Millionen PS betrug, so sind davon etwa 94 v. H. zur Erzeugung von Elektrizität verwendet worden. Insgesamt ist dafür also eine Kraft von 2,57 Millionen PS in den Dampfmaschinen und Dampfturbinen verbraucht worden. Diese Zahlen sind indes nur Mindestzahlen, weil für eine ganze Anzahl der zur Erzeugung von elektrischem Strome bestimmten Dampfmaschinen der Betriebszweck nicht gemeldet ist. Aber auch mit einer vollständigen Erfassung der in Betracht kommenden Dampfkraft ist die gesamte, zur Erzeugung von Elektrizität benutzte Kraft bei weitem nicht erschöpft, sondern es ist noch die steigende Benutzung von Öl- und Gasmotoren zum Dynamobetriebe sowie die gleichen Zwecken dienende Ausnutzung von Wasserkraft zu berücksichtigen. Zur Erfassung der gesamten Triebkraft fehlt es noch an einer gesetzlichen Handhabe.

Fragt man nach der geographischen Verteilung der durch Kolbendampfmaschinen und Dampfturbinen angetriebenen Dynamos, so ergibt sich, daß der Löwenanteil an der elektrischen Kraft auf die Regierungsbezirke Arnsberg und Düsseldorf entfällt, und zwar auf Arnsberg 240 233 PS in Dampfturbinen und 149 665 PS in Kolbendampfmaschinen, zusammen 389 898 PS, auf Düsseldorf 236 867 PS in Dampfturbinen und 182 184 PS in Kolbendampfmaschinen, zu-

Digitized by Google

sammen 419 051 PS. Berlin-Potsdam weist demgegenüber nur 174 372 PS in Dampfturbinen und 201 517 PS in Kolbendampfmaschinen auf, also zusammen 375 889 PS.

Unter den 8857 zum Antriebe von Dynamos benutzten Dampfmaschinen befinden sich 159 mit einer Leistungsfähigkeit von 1000 bis 1500 PS, 29 von über 1500 bis 2000 PS, 21 von über 2000 bis 4000 PS und 3 von über 4000 PS, zusammen 212 Dampfmaschinen mit 1000 und mehr Pferdestärken; von den 607 dem gleichen Zwecke dienenden Dampfturbinen haben 45 eine Leistungsfähigkeit von 1000 bis 1500 PS, 154 von über 1500 bis 2000 PS, 99 von über 2000 bis 4000 PS, 47 von über 4000 bis 6000 PS, 22 von über 6000 bis 8000 PS, 7 von über 8000 bis 19 000 PS, also haben zusammen 374 Dampfturbinen eine Leistungsfähigkeit von 1000 und mehr Pferdestärken.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Licht und Elektrizität[1]). Über den inneren Zusammenhang zwischen Licht und Elektrizität hat, wie der Deutsche Reichs- und Preußische Staatsanzeiger berichtet, der Leiter des Physikalischen Instituts der Berliner Universität, Professor Rubens, vor kurzem in einer Sitzung der »Deutschen Physikalischen Gesellschaft« gesprochen. Eine klare Erkenntnis von der Art dieses längst geahnten Zusammenhanges gab die Entdeckung der Hertzschen Wellen der elektrischen Kraft (1888), die eine glänzende Bestätigung der elektromagnetischen Lichttheorie von Maxwell bildete, wonach elektrische Wellen und Lichtwellen nicht ihrem Wesen nach, sondern lediglich durch Wellenlänge und Schwingungszahl verschieden sind. Diese beiden, im engsten Zusammenhange stehenden wesentlichen Merkmale einer Wellenbewegung sind für die Wahrnehmung der Bewegung durch unsere Sinneswerkzeuge maßgebend. Ganz langsame Luftschwingungen nimmt unser Ohr nicht wahr, ihre Zahl in der Sekunde muß schon auf mehr als 30 steigen, wenn wir hören sollen, und zwar vernehmen wir dann einen ganz tiefen Ton. Die Höhe des Tones steigt andauernd mit der Schwingungszahl, bis bei etwa 40 000 Schwingungen in der Sekunde — die Grenze ist für verschiedene Menschen verschieden — die Wahrnehmung aufhört, obwohl auch Luftschwingungen von mehreren Hunderttausenden in der Sekunde vorkommen. Ähnlich verhält es sich mit den Lichtschwingungen, nur handelt es sich hier um ganz andere Zahlen, nämlich um Billionen von Schwingungen in der Sekunde. Bei den Lichtschwingungen pflegt man aus Bequemlichkeitsgründen nicht die Schwingungszahlen, sondern die Wellenlängen anzugeben, die nach wenigen Zehntausendsteln eines Millimeters zählen. Die längsten Wellen, die unser Auge wahrnimmt, sind diejenigen, die die Empfindung des Roten hervorrufen (acht Zehntausendstel Millimeter). Die Wellenlänge nimmt dann durch alle Farben des Spektrums ab bis zu den violetten, die nur halb so lang sind. Aber sowohl über das rote wie über das violette Ende des Spektrums hinaus bestehen Lichtwellen, wenn sie unserm Auge auch nicht sichtbar sind; sie verraten sich durch die von ihnen ausgehenden chemischen und Wärmewirkungen. Die Länge der von Hertz dargestellten elektrischen Wellen betrug mehrere Meter, und es gelang dann, elektrische Wellen von immer geringerer

[1]) Vgl. den Aufsatz im Archiv 1910, S. 513 ff.

Digitized by Google

Größe zu erzeugen bis herunter zu fast 1 mm. Anderseits konnte man ultrarote Lichtwellen von immer größerer Länge bis herauf zu einigen Zehnteln eines Millimeters nachweisen, so daß jetzt der für den unmittelbaren Nachweis des Zusammenfallens der Licht- und der elektrischen Wellen noch zu überspannende Raum kaum eine Oktave beträgt. Aber auch in anderer Weise kann dieser Nachweis geführt werden. Aus den Grundlagen der elektromagnetischen Lichttheorie folgt, daß gewisse, für die Lichtwirkung der Stoffe wesentliche Größen (Brechungsvermögen, Reflexionsvermögen) in einem ganz bestimmten, mathematisch leicht ausdrückbaren Zusammenhange mit einer das elektrische Verhalten desselben Körpers kennzeichnenden Größe stehen müssen. Ein Nichtleiter der Elektrizität oder ein Dielektrikum, wie man ihn in der jetzigen Elektrizitätslehre sich denkt, ist nicht etwa vollkommen gleichgültig gegen alle elektrischen Einwirkungen, sondern in seinem Verhalten durch eine Größe bestimmt, die man seine Dielektrizitätskonstante nennt. Den von der Wissenschaft geforderten Zusammenhang zwischen dieser Dielektrizitätskonstante und den optischen Größen bei einer ganzen Reihe von Stoffen hat Rubens durch neue, von ihm ersonnene geistvolle Versuche geprüft und dadurch eine schöne Bestätigung für den Zusammenhang zwischen Licht und Elektrizität gefunden.

Die amerikanischen Expreßgesellschaften unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Postverwaltung. Das amerikanische Bureau für Eisenbahnnachrichten und Statistik veröffentlicht folgendes. Die 11 bestehenden amerikanischen Expreßgesellschaften verzeichneten in der Zeit vom 1. Juni 1913 bis 31. März 1914, also in 10 Kalendermonaten, eine Verminderung ihres Reingewinns um 85 v. H. Der Reingewinn in dieser Zeit betrug 628 487 gegen 4 231 465 Dollar in den entsprechenden Monaten des vorangegangenen Rechnungsjahrs. Der Rückgang ist ausschließlich auf die Einrichtung der staatlichen Paketpost zurückzuführen und die unmittelbare Folge einer Tarifermäßigung um 16 v. H., zu der sich die Expreßgesellschaften genötigt sahen, um dem Wettbewerbe der Post zu begegnen. Die Roheinnahmen verminderten sich um 5,8 v. H., und da sich die Betriebskosten nur wenig änderten, genügte diese geringe Mindereinnahme, um den Reingewinn so ungünstig zu beeinflussen. Die an die Eisenbahn gezahlte Beförderungsgebühr sank um rund 3,3 Millionen Dollar. Die gesamten Zahlen sind folgende:

	1913/1914	1912/1913	
Roheinnahmen	132 646 163	141 028 941	— 8 382 778
Beförderungsgebühren an die Eisenbahnen	66 413 551	69 679 774	— 3 266 223
Betriebsausgaben	64 376 816	65 958 043	— 1 581 227
Abgaben	1 227 309	1 159 659	+ 67 650
Überschuß	628 487	4 231 465	— 3 602 978.

In der Veröffentlichung ist, wie die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen schreibt, nicht angegeben, ob sich die Tarifermäßigung von 16 v. H. auf alle Sendungen oder nur auf die Stücke bis 5 kg (11 englische Pfund) Gewicht bezieht, die zur Postbeförderung zugelassen sind. War die Tarifermäßigung eine allgemeine, so muß sich die Gesamtmenge des beförderten Gutes um 26 v. H. vermehrt haben. Daß eine Verkehrsvermehrung tatsächlich stattgefunden hat, läßt sich auch daraus schließen, daß die Zahl der zurückgelegten Wagenmeilen von 299 773 auf 303 986, also um 1,4 v. H. ge-

Digitized by Google

stiegen ist. Eine Verkehrsverminderung durch den Wettbewerb der Postpaketbeförderung ist also bei den Expreßgesellschaften nicht eingetreten; vielleicht gelingt es ihnen, durch Verminderung ihrer Unkosten oder eine vorsichtige Tariferhöhung das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben zu bessern und die Überschüsse wieder zu erhöhen.

LITERATUR.

Das Kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jacob Kees I und II von Kurt Krebs. Mit 4 Abbildungen im Text, 7 Tafeln, 2 farbigen Porträts und 3 mehrfarbigen Postverkehrskarten. Leipzig und Berlin, Druck und Verlag von B. G. Teubner 1914. 566 Seiten. Preis 24 ℳ, in Leinen geb. 27 ℳ.

In der Geschichte des sächsischen Postwesens sind mehrere durch wichtige Ereignisse abgegrenzte Abschnitte zu unterscheiden. Der erste reicht bis 1712, dem Geburtsjahre der sächsischen Staatspost. In diesem Zeitabschnitte bildeten sich aus den mittelalterlichen Botenanstalten und der Hofpost des Kurfürsten August die ersten der Allgemeinheit dienenden Postanlagen heraus. Zwischen den bedeutenderen Orten des Landes entstanden regelmäßige Postverbindungen, die nach und nach bis zu den wichtigeren Handelsplätzen der Nachbarländer ausgedehnt wurden. Die Post wurde indes noch nicht für Rechnung des Staates betrieben, wie in dem benachbarten Brandenburg, sondern an Unternehmer verpachtet; erst im Jahre 1712 ging sie in die unmittelbare Verwaltung des Staates über. Die beiden letzten Ober-Postmeister dieses Zeitabschnitts waren Johann Jacob Kees (1692 bis 1694 und 1696 bis 1705) und sein gleichnamiger Sohn (1705 bis 1712). Diese Männer, die praktischen Sinn mit wissenschaftlicher Neigung in sich vereinten, haben es verstanden, die Posteinrichtungen durch unermüdliche, von glänzenden Erfolgen gekrönte Tätigkeit auf eine für jene Zeit beachtenswerte Höhe zu bringen. Freilich nicht ohne große Schwierigkeiten. Wegen der Höhe des Portos und wegen der Bestellung der Sendungen kam es zu Reibereien mit der Kaufmannschaft. Die Maßnahmen zur Unterdrückung des Wettbewerbes fremdstaatlicher Posten und privater Beförderungsgelegenheiten hatten lange, erbitterte und nicht selten in Gewalttätigkeiten ausartende Streitigkeiten mit Brandenburg, Thurn und Taxis, den städtischen Botenanstalten, privaten Fuhrunternehmern u. dgl. zur Folge. Dazu kamen die Anfeindungen mißgünstiger Personen, die den beiden erfolgreichen Männern die Früchte ihres Wirkens nicht gönnten. Der tiefere Grund für alle diese Kämpfe lag in der schon erwähnten Tatsache, daß das Postwesen in Sachsen damals noch verpachtet wurde und dem Landesherrn als ergiebige Geldquelle diente. Es wurde ein Bewerber gegen den anderen ausgespielt und die Pachtsumme immer weiter in die Höhe getrieben. Während die jährliche Pacht vor 1692 zuletzt 1000 Taler betrug, mußte sich der ältere Kees zunächst zur Zahlung von jährlich 5000 Talern verpflichten und vom Jahre 1696 ab sogar 12 000 Taler jährlich zahlen. Außerdem nahm die Staatskasse in ihren Geldnöten wiederholt bedeutende Vorschüsse und Darlehen von ihm in Anspruch. Daß die Ober-Postmeister dafür sorgten, daß sie selbst nicht zu kurz kamen, und darauf bedacht waren, die Erträgnisse der Post nach Möglichkeit zu steigern, kann man ihnen nicht verdenken, um so weniger, als ihre Bestrebungen eine

Digitized by Google

glänzende Blütezeit des sächsischen Postwesens herbeiführten und auch der Allgemeinheit zugute kamen. Im Jahre 1700 gingen allein von Leipzig, wo der Schwerpunkt des gesamten sächsischen Verkehrs lag, wöchentlich 80 fahrende und reitende Posten ab. »Welch eine Zahl in jener Zeit!« sagt mit Recht Matthias in seinem 1832 erschienenen Buche »Über Posten und Postregale«.

Diese für die Ausbildung eines selbständigen sächsischen Postwesens bedeutungsvolle Zeit und das tatkräftige Eingreifen der beiden Ober-Postmeister Kees in das wirtschaftliche und politische Leben Sachsens, mit dem sie auch in ihrer Eigenschaft als Großkaufleute und Leipziger Ratsherren in engen Beziehungen standen, wird uns in dem vorliegenden Buche zum ersten Male in umfassender Darstellung geschildert. Mit großem Fleiße hat der Verfasser aus den öffentlichen Archiven usw. und den bisher unveröffentlichten Privatakten der Familie Kees alle einschlägigen Aufzeichnungen und Urkunden gesammelt und auf Grund dieser Unterlagen das Bild jenes Zeitabschnitts, wie es in früheren Arbeiten gezeichnet war (Matthias, Stephan u. a. m.), nach vielen Seiten ergänzt und berichtigt. Wertvoll für die weitere Forschung ist, daß die Urkunden übersichtlich zusammengestellt (etwa 430 Seiten) und dem Buche beigegeben sind, ebenso wie die ersten, von Kees entworfenen und herausgegebenen Verkehrskarten Sachsens und der angrenzenden Gebiete. Das Werk bildet einen beachtenswerten Beitrag zur Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte Sachsens.

Weltverkehr und Weltwirtschaft. Monatshefte, herausgegeben von Dr. Richard Hennig. Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H. Berlin-Wilmersdorf.

Dezemberheft 1914. Im ersten Aufsatze »Der weltwirtschaftliche und weltgeschichtliche Sinn des Weltkriegs« verbreitet sich der Herausgeber über die tieferen Beweggründe und Ziele unserer Widersacher im jetzigen Kriege. E. Fitger, Bremen »England und das Konterbandenrecht« geißelt an Hand der allerdings nicht ratifizierten Londoner Deklaration (1908) und der Pariser Seerechts-Deklaration (1856) das eigenmächtige und wechselnde Vorgehen Englands gegen die neutralen Länder. Anstatt einer Blockade, an die sich England wegen der deutschen Seeverteidigungsmittel nicht heranwage, suche es seine Zwecke auf dem Umweg einer Vergewaltigung des Konterbandenrechts durchzusetzen. Konrad Linder, Kairo, zur Zeit Berlin »Die Einwirkungen des Krieges auf den Suezkanal« erörtert die bedeutenden Schwierigkeiten, die den Türken bei der Überschreitung des Suezkanals infolge der von den Engländern angewandten Verteidigungsmittel erwachsen, hält aber trotzdem die Wiedereroberung Ägyptens — namentlich unter Mitwirkung der Ägypter, Senussi und Sudanesen — für möglich. In dem Abschnitte »Chronik neuer Tatsachen und Projekte« wird die bemerkenswerte Nachricht gebracht, daß die russische Regierung bei der schwedischen wegen des schon vor Ausbruch des Krieges geplanten Anschlusses des finnischen Eisenbahnnetzes an das schwedische bei Karungi (30 km nördlich von Haparanda) angefragt habe. Die schwedische Regierung habe geantwortet, daß sie erst den Reichstag befragen müsse. Nach Sperrung des Hafens von Archangelsk würde dieser Eisenbahnweg für die Ausfuhr russischen Getreides nach England und für die im Winter ganz unterbrochene Zufuhr von Schießbedarf usw. von hervorragender Bedeutung sein.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 4. BERLIN, APRIL. **1915.**

INHALT: Württemberg und die Taxissche Post, ein Beitrag zur Geschichte der Taxisschen Post in Deutschland, S. 97. — Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung (Fortsetzung), S. 107. — Das österreichische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1913, S. 123. — Die Fernsprechverbindung New York-San Francisco, S. 126.

Literatur: Fischer, Dr. jur. P. D., Der internationale Nachrichtenverkehr und der Krieg, S. 128.

Württemberg und die Taxissche Post, ein Beitrag zur Geschichte der Taxisschen Post in Deutschland.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Fritz Poppe in Berlin-Steglitz.

Das württembergische Postwesen war von 1819 bis 1851 an das Haus Taxis verpachtet. In dem Pachtvertrage vom 9. September 1819 waren der Taxisschen Post umfangreiche Hoheits- und Zwangsrechte zugestanden worden, denen gegenüber so gut wie gar keine besonderen Pflichten festgelegt waren; auch war die an den Staat zu zahlende Pacht sehr mäßig. Die württembergische Regierung sah sich daher infolge des Abschlusses und während der Dauer des Pachtvertrags heftigen Angriffen weiter Kreise der Bevölkerung ausgesetzt. Zweifellos hatte die Taxissche Post in früheren Jahrhunderten unter der Herrschaft schwach entwickelter zahlreicher Einzelstaatsgewalten in Deutschland segensreich gewirkt; es wird stets als ihr Verdienst anerkannt werden, daß sie zur Zeit der ärgsten Zersplitterung Deutschlands wenigstens für den größten Teil des Landes über die Grenzen der Einzelgebiete hinaus Verkehrseinrichtungen geschaffen und einen gesicherten Verkehr — besonders einen Nachrichtenverkehr — aufrecht erhalten hat. Sie hatte aber ihre Rolle ausgespielt, als nach dem Zusammenbruche des alten Deutschen Reichs die Mehrzahl der unnatürlich kleinen Staatsgebilde, die zum Unterhalt eigener Posten außerstande waren, verschwand, und als gleichzeitig an die Stelle der kaufmännischen Auffassung von den Aufgaben staatlicher Verkehrspolitik neue staatswirtschaftliche Lehren traten, die in der Post keine Einnahmequelle, sondern eine lediglich der Wohlfahrt des Staates und seiner Bürger dienende Staatsanstalt sahen. Unter den neuen politischen Verhältnissen und unter der Wirkung der veränderten wirtschaftlichen Anschauungen wurde die Beseitigung der Taxisschen Post im Laufe des 19. Jahrhunderts mehr und mehr eine staatliche Notwendigkeit.

Digitized by Google

Der Zweck der nachstehenden Abhandlung ist, die Entwicklung der Taxisschen Post in Württemberg seit der Gründung der alten deutschen Reichspost, die Bedeutung jener Post für Württemberg und die Gründe darzulegen, die 1819 zur Verpachtung und 1851 zur Aufhebung des Pachtverhältnisses geführt haben, und damit an einem Einzelbeispiele zu zeigen, daß sich ein weiteres Bestehen der Taxisschen Post in Deutschland aus allgemeinen staatlichen und volkswirtschaftlichen Rücksichten seit den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts immer mehr als unmöglich erwies. Der Staat Württemberg ist gewählt worden, weil die Unzuträglichkeiten, die aus der Verwaltung der Post durch das Haus Taxis entstanden, da am deutlichsten hervortraten. Drohte doch die Taxissche Post geradezu ein Hindernis gesunder Verkehrsentwicklung in Württemberg zu werden, indem sie sich, auf ihre Hoheitsrechte pochend, der Einführung von Eisenbahnen hemmend entgegenstellte.

Das alte Deutsche Reich hatte keine eigentliche Staatspost, der Postbetrieb war vielmehr dem Hause Taxis als Lehn übertragen. Als Geburtsjahr der Taxisschen Post im heutigen Deutschland kann man das Jahr 1595 ansehen; in diesem Jahre ernannte Kaiser Rudolf II. Leonhard von Taxis zum Reichs-General-Oberstpostmeister und übertrug ihm gleichzeitig das Recht, allein Posten im Gebiete des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation zu unterhalten. Nur für die kaiserlichen Erblande behielt sich der Kaiser selbst die Errichtung von Landesposten vor. Um seinem Willen Nachdruck zu verleihen, erließ er zugleich Verordnungen zur Unterdrückung der privaten Posten, wie der Metzger- und der städtischen Botenposten, denen das Recht, unterwegs Pferde und Postillione zu wechseln, abgesprochen wurde. In dem Wechsel der Pferde und Postillione an den dafür bestimmten Haltestellen erblickte man damals das eigentümliche Merkmal der Post. Der Kaiser betrachtete die Postbeförderung als ein kaiserliches Hoheitsrecht, das er als Lehn vergeben könnte. Dem setzten aber die Landesfürsten und die Reichstädte heftigen Widerstand entgegen. Sowohl aus staatsrechtlichen Bedenken als auch aus staatswirtschaftlichen Gründen konnten die Einzelstaaten dem kaiserlichen Willen nicht nachgeben. Die größeren unter ihnen, namentlich Sachsen, Brandenburg, Hessen-Cassel, Braunschweig, kämpften von vornherein mit vollem Erfolge dagegen an, daß die Posteinkünfte den landfremden Grafen Taxis zufallen sollten. An diesem Widerstande vermochten auch die erbliche Belehnung der Taxis mit dem General-Postmeisteramt im Jahre 1615 und viele weitere kaiserliche Verordnungen zur Unterdrückung der Landesposten nichts zu ändern, so daß das Haus Taxis trotz unaufhörlicher Kämpfe um die Anerkennung des ihm verliehenen Hoheitsrechts niemals in dessen uneingeschränkten Besitz gelangte.

In Württemberg vermittelten hauptsächlich Metzger- und städtische Botenposten den Verkehr, daneben seit der Mitte des 16. Jahrhunderts auch sogenannte Ordinariboten, d. s. Landboten, die von einzelnen Städten und Ämtern zu bestimmten Zeiten nach Stuttgart und später auch nach anderen wichtigeren Plätzen des Landes gingen. Für die Beförderung von Personen und Waren — nicht auch Briefen — bestanden außerdem sogenannte Landkutschen. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatten die Herzöge von Württemberg noch eine besondere Landespost eingerichtet, die in der Hauptsache nur dem Dienste der Regierung gewidmet sein sollte. Im Hinblick auf diese das damalige Verkehrsbedürfnis völlig befriedigenden Einrichtungen lehnten die Herzöge von Württemberg gleich den Kurfürsten von Brandenburg und Sachsen ab, die Reichspost des Grafen Taxis in ihrem Lande zuzulassen. Zwar hatte das Haus Taxis bei der Einrichtung der niederländisch-italienischen Post-

Digitized by Google

verbindung Karls V. mit Einverständnis des württembergischen Herzogs schon in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts vier Poststationen auf württembergischem Gebiet errichtet; indes kam die Post, die auch die Herzöge gelegentlich benutzten, für den inneren Verkehr des Landes so gut wie gar nicht in Betracht, schon weil sich drei von den vier Stationen in Orten befanden, die für den Landesverkehr ganz bedeutungslos waren. Übrigens hatte die Postverbindung, die gewissermaßen nur geduldet wurde, an sich mit der späteren Reichspost des Hauses Taxis nichts zu tun; sie war mehr privater Art und diente nur der Verbindung der einzelnen Teile des kaiserlichen Hausbesitzes. Nach Gründung der Reichspost wurde sie einer ihrer Kurse. Auf diesem einen Kurse hatte die Taxissche Post also von vornherein in Württemberg Eingang gefunden.

Die im Lande vorhandenen Posteinrichtungen blieben nach wie vor bestehen, wie eine württembergische Postordnung aus dem Jahre 1622 beweist, die ausdrücklich von Landes- und Metzgerposten spricht. Beschwerden, die Taxis deswegen an den Kaiser und an den Herzog richtete, hatten keinen Erfolg, zumal da Taxis lediglich reitende Posten unterhielt, die nur Briefe und Reisende zu Pferde beförderten, während die Landesposten ganz allgemein Personen, Nachrichten und Waren mitnahmen und daher dem Verkehrsbedürfnisse mehr entgegenkamen als die Taxisschen Posten. Die Ausbreitung der Taxisschen Posten machte deshalb in Württemberg nur langsam Fortschritte. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts wurde jedoch der Taxisschen Reitpost auf ihren Kursen das alleinige Postbeförderungsrecht eingeräumt, wogegen Taxis die Portofreiheit für die herzoglichen Briefschaften bewilligte.

Erst im Anfange des 18. Jahrhunderts gelang es der Taxisschen Post, trotz heftigen Widerstrebens der Herzöge weiteren Eingang in Württemberg zu finden, indem sie auf Grund kaiserlicher Erlasse und einer Entscheidung des Reichshofrats durchsetzte, daß dem regierenden Herzoge die Anlegung sogenannter schnellfahrender Landpostwagen verboten wurde. Die dagegen von Württemberg beim Reichstag eingelegte Berufung kam bis zur Auflösung des Reichs nicht zur Entscheidung. Tatsächlich gestalteten sich die Verhältnisse im 18. Jahrhunderte so, daß die reitenden und die sogenannten (fahrenden) Geschwindposten taxissch, die übrigen fahrenden Posten württembergisch waren. Im Jahre 1775 pachtete Taxis diese württembergischen Posten auf 30 Jahre. Die Regierung bedang sich aber ausdrücklich aus, daß das Haus Taxis die Überlassung der fahrenden Posten niemals als ein eigenes Recht oder als einen Anhang des Kaiserlichen Post-Generalats geltend machen, sondern den Dienst nur im Namen des herzoglichen Hauses Württemberg verrichten werde. Die jährliche Pacht betrug 800 Gulden. In dem Pachtvertrage war bestimmt, daß auf den Poststraßen, auf denen die verpachteten fahrenden Posten verkehrten, alle anderen regelmäßigen postartigen fahrenden Verbindungen — Landkutschen, Ordinarifuhrwerke — verboten sein sollten. Dagegen war ausdrücklich bestimmt, daß das Botenwesen des Landes, gleichgültig ob es sich um reitende oder um fahrende Boten handelte, nicht beeinträchtigt werden solle. Ein Postzwang bestand damals weder im Reiche noch in Württemberg.

Nach der Auflösung des Deutschen Reichs im Jahre 1806 richtete das Königreich Württemberg unter Aufhebung der alten — Taxisschen — Reichsposten königliche Landesposten ein, die mit weitgehenden Vorrechten ausgestattet wurden. Offenbar durch das Beispiel Preußens und Sachsens angeregt, war man bemüht, die in diesen und anderen Staaten in jahrhundertelanger Entwicklung entstandenen Postvorrechte bald auch im eige-

Digitized by Google

nen Lande zu besitzen, um so Posteinkünfte in möglichst stattlicher Höhe zu erzielen. Postregal und Postzwang wurden in weitem Umfang eingeführt; in den folgenden Jahren überstürzten sich geradezu die dahin gerichteten Verordnungen. So wurde u. a. bestimmt, daß alle mit Extrapost ankommenden Reisenden nur wieder mit Extrapost abreisen, und daß Hauderer und Mietkutscher Personen aus Postorten nur gegen Lösung eines Erlaubnisscheins befördern durften. Für den Schein war zunächst ein Gulden zu zahlen; an jedem Unterwegsorte mußte ein neuer Schein zu 30 Kreuzern gelöst werden; im Jahre 1811 wurden die Bestimmungen über die Haudererabgabe noch verschärft (Hauderer-Ordnung vom 23. April 1811). Eine Kabinetts-Ministerialresolution vom 27. Januar 1807 hob sodann alle auf Poststraßen gehenden, reitenden oder fahrenden Ordinariboten auf. Neben den Posten wurden nur noch eigentliche, unter Staatsaufsicht stehende Amtsboten geduldet, die die Briefe, Gelder und Pakete in Orten ohne Postanstalt sammelten und an die nächste Postanstalt ablieferten und anderseits die bei dieser vorliegenden Sendungen für Orte ohne Postanstalt abholten. Von dem Verbote der Ordinariboten wurde nur das sogenannte schwere Güterfuhrwesen nicht betroffen, das zur Beförderung von Kaufmannsgütern und von nur bedingt durch die Post zu versendenden Gütern bestimmt war und lediglich dem Verkehr von Kaufmann zu Kaufmann dienen sollte.

Dem Postzwang unterlag im Jahre 1810:

1. die Versendung aller baren Gelder ohne Rücksicht auf die Höhe der Beträge,
2. die Versendung aller für die Beförderung durch die Post geeigneten Gegenstände in Säcken, Kisten und Schachteln, die weniger als 60 Pfund wogen, mit Ausnahme von gewissen leicht verderblichen oder gefährlichen Gegenständen, gleichgültig ob die Pakete verschlossen oder offen waren,
3. die Versendung aller versiegelten oder offenen Briefe und
4. die Beförderung aller Reisenden mit oder ohne Reisegepäck auf Poststraßen.

Die bei Übertretung der Bestimmungen verwirkten Strafen waren sehr hart. Besondere Verordnungen regelten den Verkehr durch eigene Boten. Seit 1815 machte sich eine mildere Auffassung von Postzwang und Postregal bemerkbar, was sich zunächst in der Herabsetzung der angedrohten Strafen und der Erlaubnisscheingebühren zeigte. Eine Königliche Verordnung vom 23. Dezember 1815 gestattete den Fuhrleuten die gelegentliche Mitnahme von Reisenden und den Reisenden — nicht den Boten und Fuhrleuten — die gelegentliche Mitnahme von Briefen und postmäßigen Paketen, soweit sie aus Gefälligkeit geschah, und außerdem die Versendung von Paketen im Gewichte von mehr als 25 Pfund — vorher 60 Pfund — durch Boten oder Fuhrleute; endlich wurde die Haudererabgabe abgeschafft. Im Jahre 1817 wurde sodann zur Erleichterung des Verkehrs das Botenwesen wieder zugelassen.

Die Verkehrspolitik Württembergs von 1815 bis 1817 läßt deutlich erkennen, wie die bis dahin herrschende Auffassung von der Post als einer unbedingten Einnahmequelle schon von der neuzeitlichen Anschauung beeinflußt ist. Daß die Posteinnahmen unter der Herrschaft der scharfen Postzwangsbestimmungen verhältnismäßig bedeutend waren, darf man annehmen. Um so mehr muß auffallen, daß der Staat die Verwaltung der Post nicht in der Hand behielt, sondern die gesamten Posteinrichtungen mit den bestehenden oben erläuterten Vorrechten durch den Lehensvertrag vom 9. September 1819 dem Hause Taxis als Erbmannthronlehen gegen Zahlung eines Pachtkanons überließ. Der Ver-

Digitized by Google

trag gewährte der Taxisschen Post auf allen Poststraßen gegenüber den öffentlichen Boten und Landfuhrleuten ein Vorrecht auf die Beförderung der amtlichen und privaten Briefschaften, von Geld, Kostbarkeiten und vielen anderen Waren. Die sogenannten Ordinarifuhrwerke — Reisewagen —, die Personen zu bestimmter Zeit und nach bestimmten Orten ohne vorhergegangene Bestellung beförderten, wurden auf den Poststraßen verboten, wenn nicht das Haus Taxis solche Wagen im Wege der Verpachtung gestattete. Für die Ausübung seiner Rechte hatte Taxis einen jährlichen Lehenskanon von 70 000 Gulden zu zahlen, und es verpflichtete sich, in eine Neuordnung des Landboten- und Güterfuhrwesens einzuwilligen, die dann durch Verordnung vom 16. Februar 1821 stattfand. Die Landboten wurden — unter der Aufsicht der Ober-Postämter — amtlich von den Gemeinden oder den Amtskörperschaften angestellt; sie durften innerhalb des Königreichs — zu Fuß, zu Pferde oder zu Wagen — überall verkehren, einen Pferdewechsel jedoch dabei nicht vornehmen. Auf Straßen, auf denen kein regelmäßiger Postverkehr stattfand, unterlagen sie keiner Beschränkung durch das Postregal. In der Hauptsache dienten sie dazu, den Verkehr aus Orten ohne Postanstalt oder nach solchen Orten zu vermitteln, und waren bei dem Fehlen von genügenden Landbestelleinrichtungen ein wichtiges Glied in der Kette der Verkehrsanstalten. Mit der Verordnung, die die 1807 aufgehobenen Ordinariboten wieder aufleben ließ, verfolgte die Regierung den Zweck, der Post auf den großen einträglichen Linien das Postregal unbedingt zu sichern, gleichwohl aber dem platten Lande, das von der Taxisschen Post wegen des geringen Ertrags sehr stiefmütterlich behandelt wurde, die Wohltaten eines möglichst geordneten Verkehrs zu gewähren. Mit der Zunahme des Verkehrs breiteten sich die Posten aus, und bei jeder Ausbreitung der Post mußten Amtsboten, Landboten und Güterfuhrwerke den pünktlicheren schnelleren Posten weichen.

Den äußeren Anlaß zur Überlassung der Post an das Haus Taxis bot der Artikel 17 der Deutschen Bundesakte vom 8. Juni 1815, der lautet: »Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder spätere Verträge bestätigten Besitz und Genusse der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Übereinkunft andere Verträge abgeschlossen werden sollten. In jedem Falle werden demselben infolge des Artikels 13 des erwähnten Reichs-Deputations-Hauptschlusses seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche versichert. Dies soll auch da stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichs-Deputations-Hauptschlusses bereits geschehen wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt ist.«

Welche Gesichtspunkte für die württembergische Regierung bei dem Entschlusse maßgebend waren, das Postwesen an die Fürsten Taxis zu verpachten und nicht, wie Bayern und Baden es taten, Taxis mit einer Geldentschädigung abzufinden, ist — besonders wenn man die geringe Höhe der Pacht in Betracht zieht — nicht recht klar. Es ist daher auch nicht wunderbar, daß der Vertrag von Anfang an im Volke heftigen Anfeindungen begegnete, zumal da er dem Hause Taxis offenbar mehr zugestand, als es nach der Bundesakte beanspruchen konnte. Denn ihr zufolge sollten die Posten nach dem Stande von 1803 abgetreten werden, während Württemberg auch die zu jenem Zeitpunkt in seinem Besitze gewesenen, an Taxis lediglich verpachteten fahrenden Posten überwies. Zudem waren die Posten seit 1806 mit weitgehenden Vorrechten ausgestattet worden, die sie vorher nicht besessen hatten, also in ihrer Ertragsfähigkeit gesicherter als früher.

Digitized by Google

Die Pacht von 70 000 Gulden war, wie folgt, berechnet. Von der auf 120 000 Gulden geschätzten Einnahme aus den württembergischen Posten gingen ab

40 000 Gulden als jährliche Entschädigung für die durch die Aufhebung der Taxisschen Post seit 1805 eingetretene Schädigung der fürstlichen Verwaltung (gemäß Artikel 17 der Deutschen Bundesakte),

10 000 - als Entschädigung für die Neueinrichtung des Landbotenwesens, d. s. zusammen:

50 000 Gulden,

so daß ein Rest von 70 000 Gulden verblieb. Davon entfielen 40 000 Gulden auf die eigentliche Pacht und 30 000 Gulden auf die Erstattung von Postgebühren, die der Taxisschen Verwaltung für württembergische Staatssendungen zuflossen.

Die Grundlage der Berechnung war die Annahme, daß die Reineinnahme der Post aus dem Privatverkehr in Württemberg auf 90 000 und aus dem Verkehr der Staatsbehörden auf 30 000 Gulden zu veranschlagen war. Die 30 000 Gulden wurden dem Staate von Taxis erstattet; wenn aus dem Staatsdienstverkehr eine größere Einnahme erzielt wurde, floß der Überschuß in die Taxissche Kasse, während diese bei geringeren Einnahmen zur Erfüllung der 30 000 Gulden Zuschüsse zu zahlen hatte. Von den 90 000 Gulden zahlte Taxis 40 000 Gulden als Pacht an den Staat; sie bildeten dessen Gewinn aus dem Postwesen. Der Taxisschen Post verblieb demnach ein jährlicher Reingewinn von 50 000 Gulden, wofür sie den amtlichen Postverkehr im großen ganzen gebührenfrei besorgte. Da nun von den 50 000 Gulden 40 000 als fortlaufende Entschädigung für die dem Hause Taxis durch die Bundesakte verbürgten, aber vorübergehend entzogenen Rechte galten und die übrigen 10 000 Gulden als Entschädigung für eine weitere Beeinträchtigung dieser Rechte angesehen werden sollten, so bedeutet der Vertrag nichts weiter, als daß Taxis durch die Überlassung des Postwesens für die in der Vergangenheit erlittene Schmälerung seiner Einnahmen entschädigt wurde, dafür aber den Postdienst in Württemberg für die Zukunft ohne Aussicht auf Gewinn aus dem laufenden Betrieb übernehmen sollte. Das Abkommen wäre demnach für Taxis nicht sehr günstig, für die Finanzen Württembergs aber entschieden vorteilhaft gewesen. Der Umstand jedoch, daß alsbald nach Abschluß des Vertrags von weiten und einsichtigen Kreisen der Bevölkerung dauernd das Gegenteil behauptet wurde, läßt die Vermutung begründet erscheinen, daß die Unterlagen des Vertrags unrichtig berechnet waren. Sicherlich hat schon die Forderung, daß Taxis das Postwesen ohne Gewinn verwalten sollte, dazu geführt, daß das Pachtverhältnis mit großem Mißtrauen angesehen wurde. Die unentgeltliche Besorgung des Postdienstes ist mit dem Wesen eines Erwerbsunternehmens unvereinbar. Es läßt sich daher nur unterstellen, daß Taxis bestimmt hoffen durfte, mehr als den angenommenen Reinertrag von 120 000 Gulden zu erzielen. Zu einer höheren Bewertung der Reineinnahme kommt man auch, wenn man bedenkt, wie hoch der Schaden veranschlagt wurde, der dem Hause Taxis durch die vorübergehende Übernahme der Post in die Verwaltung des Staates in den Jahren von 1806 bis 1819 — also in einer Zeit kriegerischer Wirren — entstanden war. Denn bei dem Vertragsabschlusse wurde davon ausgegangen, daß der in den vierzehn Jahren erlittene Ausfall nur durch laufende jährliche Entschädigungen von 40 000 Gulden ausgeglichen werden könne. Der bis 1805 erzielte jährliche Gewinn ist also offenbar als recht bedeutend angesehen worden. Im Hinblick darauf war von vorn-

Digitized by Google

herein der Vermutung Raum zu geben, daß die Pacht von 40 000 Gulden, wenn sie auch in den ersten Jahren nach den Kriegszeiten vielleicht angemessen erschien, doch für spätere Zeiten zu gering war. Der Vertrag wurde daher von Anfang an besonders deswegen scharf bekämpft, weil der Pachtbetrag für alle Zeiten festgelegt war, ohne daß dabei auf eine mögliche und nach den Kriegsjahren auch zu erwartende Verkehrssteigerung und auf eine dadurch verursachte Einnahmevermehrung der Taxisschen Post Rücksicht genommen war. Die Angriffe wurden heftiger, als die Taxissche Post in ihren Leistungen den Bedürfnissen des immer reger werdenden Verkehrs auf die Dauer nicht gerecht wurde und nach Lage der Dinge nicht gerecht werden konnte. Wenn sie sich auch offensichtlich bemühte, durch Betriebsverbesserungen und neue Postverbindungen — namentlich auch solche nach den Nachbarstaaten — den Erfordernissen des Verkehrs möglichst nachzukommen, konnte sie doch nicht verhindern, daß ihre Leistungen immer ungünstiger beurteilt wurden. Die württembergische Kammer der Abgeordneten gab nur dem allgemeinen Volksempfinden Ausdruck, als sie im Jahre 1842 die Regierung bat, sie möge »das ihr zustehende Recht der Postgesetzgebung und Postpolizei fortwährend dahin wirken lassen, daß die württembergische Postverwaltung in bezug auf die durch steigendes Bedürfnis gebotene Wohlfeilheit und Ausdehnung des Postdienstes nicht zu weit hinter den Fortschritten anderer Länder zurückbleibe«.

Diesem harten Urteile gegenüber drängt sich die Frage auf, ob der Verkehr in den wenigen Jahrzehnten seit 1805 ein so ganz anderer geworden war, daß die Taxisschen Posteinrichtungen, die bis 1805 den Bedürfnissen im großen ganzen zweifellos genügt hatten und inzwischen ständig verbessert worden waren, nun als unzulänglich angesehen werden mußten. Das Urteil wird nur verständlich, wenn man in Betracht zieht, in welchem Umfange sich die innerpolitischen und die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands und damit die Grundlagen des Verkehrswesens seit der Napoleonischen Zeit geändert hatten, und daß infolgedessen die Leistungen der Taxisschen Post mit einem ganz anderen Maßstabe gemessen wurden. Das alte Deutsche Reich bestand vorwiegend aus kleinen und kleinsten Staatswesen, die wirtschaftlich nicht in der Lage waren, eigene Landesposten zu unterhalten, und sich daher auf die Taxissche Post angewiesen sahen, besonders wenn sie auch mit den übrigen Teilen des Reichs Postverbindungen unterhalten wollten. Nach der Neuordnung der politischen Verhältnisse von 1815 war es jedoch anders geworden. Die Mehrzahl der ganz kleinen Staatsgebilde war verschwunden. Um den wenigen selbständig gebliebenen der kleinsten Staaten die Vorteile der alten Taxisschen Post zu erhalten, wurde diese durch die deutsche Bundesakte ausdrücklich anerkannt und nach Möglichkeit in ihren alten Besitzstand wieder eingesetzt. Auf diese Weise kam es dahin, daß der Taxisschen Post nunmehr die postalische Versorgung einer ganzen Reihe von Staaten oblag, die jeder für sich wohl in der Lage waren, eigene Posten zu unterhalten, die aber auf Landesposten verzichtet hatten, entweder in Anlehnung an die geschichtliche Entwicklung der Verhältnisse oder auch, weil ihnen das Geld zur Abfindung des Hauses Taxis fehlte[1]).

In diesen Staaten, die zumeist bedeutend vergrößert aus der Zeit der Napoleonischen Wirren hervorgegangen waren, wirkten nun starke Triebkräfte politischer

[1]) Außer in Württemberg übte die Taxissche Post die Postgerechtsame nach 1815 noch in folgenden Gebieten aus: in Hohenzollern-Sigmaringen, Hohenzollern-Hechingen, Hessen-Darmstadt, Hessen-Cassel, Hessen-Homburg, Nassau, in den Reußischen und Lippischen Landen, in den meisten der heutigen Thüringischen Staaten sowie in den freien Städten Frankfurt (Main), Hamburg, Bremen und Lübeck.

Digitized by Google

und wirtschaftlicher Natur auf eine Ausscheidung der Taxisschen Post hin. In den einzelnen Staaten war nach den Befreiungskriegen ein Gefühl der Stammeszusammengehörigkeit erwacht, wie es in Deutschland lange gefehlt hatte. Dieses suchte nach sichtbaren Zeichen, und als ein solches wurde u. a. eine eigene staatliche Landespost angesehen. In Württemberg namentlich blickte das Volk neidisch auf die Nachbarstaaten Bayern und Baden, die sich von der Herrschaft der Taxisschen Post frei gemacht hatten. Man empfand es als unbillig, daß die dem Lande entstammenden Postüberschüsse zum großen Teile außer Landes gingen und nicht, wie in den Ländern mit eigenen Posten, mittelbar dem einzelnen wieder zugute kamen. Und weiter: In jenen Jahrzehnten des beginnenden Zusammenschlusses unseres Volkes zum Nationalstaat, als mit der Begründung des Zollvereins die Gebietschranken innerhalb Deutschlands mehr oder weniger zu verschwinden begannen, schickten auch die Postverwaltungen sich an, die aus der Vielgestaltigkeit der Postverhältnisse entstehenden Schwierigkeiten durch vertragsmäßige Zugeständnisse an Nachbarländer zu überwinden. Damals tauchten zum ersten Male Vorschläge auf, wie sie dann in den siebziger Jahren zur Gründung des Weltpostvereins führten. Eine solche Postpolitik erforderte natürlich wirtschaftliche Opfer, die aber einer im Privatbesitze befindlichen Post nicht zuzumuten waren, wenn nicht auf andere Weise Ersatz gewährt werden konnte. Die Taxissche Verwaltung war, wie schon erwähnt, unablässig bemüht, die Postverbindungen und die Betriebsverhältnisse zu verbessern, soweit sich das überhaupt mit ihrer Wesensart als Erwerbsanstalt vertrug; insbesondere wurde den Verbesserungen des Verkehrs mit anderen Staaten, namentlich mit den deutschen Nachbarstaaten, Beachtung geschenkt. Das war die notwendige Folge des über die Grenzen der Einzelstaaten hinüberreichenden Taxisschen Betriebs. Für die in dieser Beziehung gebrachten Opfer hielt sich die Taxissche Post aber dadurch schadlos, daß sie sich im inneren Verkehr der einzelnen Staaten den notwendigen Verbesserungen entzog. Namentlich schuf sie keine Postverbindungen mit dem flachen Lande; über Kursumleitungen und über Erhebung der Gebühren nicht nach der geraden Entfernung, sondern nach dem Umwege des Postenlaufs wurde allerorten geklagt. Insbesondere stand die Taxissche Post auch Tarifermäßigungen und Erleichterungen des Postzwanges sehr lange Zeit in jeder Hinsicht ablehnend gegenüber. In dieser Beziehung kam ihr zugute, daß die Gebühren und die zwangsrechtlichen Bestimmungen zumeist noch aus der Zeit des alten Reichs stammten, als die Post ausschließlich nach Rücksichten auf den Ertrag verwaltet wurde. Der württembergische, recht hohe Briefposttarif aus dem Jahre 1814 blieb — von einigen geringen Erleichterungen abgesehen — während der ganzen Zeit der Taxisschen Lehenspost bestehen. Freilich darf dabei nicht übersehen werden, daß die übergroße Ausdehnung, die das Portofreiheitswesen damals überall gewonnen hatte, einer Herabsetzung der Gebühren sehr hindernd im Wege stand. Gerade die Taxissche Post war in den einzelnen Staaten genötigt worden, immer weitere Portofreiheiten zu gewähren. Der noch schwache private Schriftwechsel mußte die Kosten des umfangreichen amtlichen Verkehrs mit aufbringen, und schon dadurch verboten sich Tarife, die nur auf Ersatz der Selbstkosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns aufgebaut waren. Daß die Taxissche Post auf dem Gebiete der Briefposttarife keine Ermäßigungen zugestehen wollte, wurde um so härter empfunden, als die staatlichen Landesposten, z. B. in Bayern, Baden, Preußen, in den vierziger Jahren nicht unwesentliche Gebührenherabsetzungen eintreten ließen. Das strenge Postzwangsrecht Württembergs, das aus den Jahren der vorübergehenden staatlichen Verwaltung der Post stammte, paßte schon längst nicht mehr in die neuzeitlichen Anschauungen hinein. Wenn auch die Taxissche Post schon 1820

Digitized by Google

aus freien Stücken eine Reihe von Waren, wie Kaffee, Zucker u. a. m., vom Postzwange freigegeben hatte, so konnte das doch dem Volksempfinden noch nicht genügen. Die neuen Auffassungen von den Aufgaben der staatlichen Wirtschaftspolitik wirkten dahin, möglichst alle Schranken zu beseitigen, die von früheren Zeiten her der freien wirtschaftlichen Betätigung des einzelnen hemmend im Wege standen. Dieser wirtschaftspolitischen Richtung entsprach die im Laufe des 19. Jahrhunderts immer dringender erhobene Forderung, daß die Post in keinem Falle Geldquelle sein solle, daß bei ihr vielmehr der Ertrag erst in letzter Linie entscheidend sein dürfe. In der Literatur aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts finden wir für diesen Wechsel der Anschauungen viele Beweise. Man nannte es den Hauptfehler der merkantilistischen Wirtschaftspolitik, daß sie den Metallvorrat des Landes mit dem Wirtschaftsertrage verwechselte. In einer Schrift »Über die Postanstalten nach ihrem Finanz-Prinzip und über die Herrschafts-Maximen der Post-Regien« (Halle 1817) sagt der ungenannte Verfasser auf S. 21: »Das Postwesen sei keine Steuer-, sondern eine Polizei-Anstalt, mit Ersatz der Kosten und Sicherheit der Subsistenz, d. h. einer Assekuranzprämie, als Bestandteil der Rente und des Tarifs, welche gegen Unfälle und Verluste deckt. Der Staatsbedarf soll auf geeigneteren Wegen erhoben werden.« Der französische Vize-General-Postdirektor Piron gab demselben Gedanken im Jahre 1838 in einer Schrift an den Finanzminister (Du service des Postes, Paris 1838) folgenden Ausdruck: »Selbst die finanzielle Wichtigkeit der Postanstalt liegt weit weniger in den direkten Einnahmen, die sie schafft, als in der Beförderung des Verkehrs, welcher die Basis des Wohlstandes und die Quelle aller Staatseinkünfte ist.«[1])

Diese Gedanken wurden allerdings zunächst ausschließlich von der Wissenschaft und in der Literatur vertreten; nur ganz allmählich machten die staatlichen Verwaltungen — zumal in Deutschland — sich die neuen Auffassungen zu eigen, und bis weit in das 19. Jahrhundert hinein finden wir in der Finanzpolitik der einzelnen deutschen Postverwaltungen Nachklänge aus der merkantilistischen Zeit. Auch ein Beschluß der Nationalversammlung in Frankfurt (Main) vom 21. November 1848, daß »die Post nur im Sinne der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs eingerichtet und verwaltet werden solle«, hatte im großen und ganzen keinen nennenswerten praktischen Erfolg. Das ist nach Lage der damaligen Verhältnisse durchaus erklärlich. Zunächst muß man bedenken, daß Erfahrungen über die Wirkungen des volkswirtschaftlichen Grundsatzes in der Postverwaltung an Stelle des finanzpolitischen noch nirgends vorlagen, und daß die Ergebnisse seiner Durchführung erst nach einer langen Reihe von Jahren abschließend beurteilt werden konnten. Zweifellos war nur eins, nämlich daß man mit einer sehr merklichen Einnahmeverringerung rechnen mußte. Der Satz, daß Portoermäßigungen eine so starke Vermehrung des Verkehrs herbeiführen, daß die Einnahmeverluste durch die Mehreinnahmen ausgeglichen werden, war sehr zweifelhaft und bei dem verhältnismäßig noch schwachen Verkehr der damaligen Zeit sogar falsch. Das englische Beispiel der Hillschen Portoverbesserung konnte für den Finanzpolitiker nicht sehr ermutigend sein. Während Hill mit einer Vermehrung des Briefverkehrs um das Fünfeinhalb- bis Sechsfache gerechnet hatte, trat im ersten Jahre nur eine solche um das Eineinviertelfache ein. Der Reinertrag der englischen Post, der sich 1839 auf 1,6 Millionen £ belaufen hatte und dann infolge der Gebührenherabsetzung von 1840 um weit über 1 Million £ sank, stieg erst 1855 wieder auf 1,1 Millionen £, betrug also nach 15 Jahren noch immer rund

[1]) I. Holzamer, Zur Geschichte der Briefportoreform in den Kulturstaaten, Tübingen 1879, S. 21.

Digitized by Google

1/2 Million £ weniger als 1839, obschon die Roheinnahmen bereits 1851 mit 2,4 Millionen £ die von 1839 mit 2,3 Millionen £ überholt hatten. Das nicht sehr günstige Ergebnis war freilich nicht allein auf die Mehrausgaben durch die Portoverbesserung, sondern zum Teil auf unverhältnismäßig hohe Eisenbahnbeförderungskosten zurückzuführen. Immerhin war zu befürchten, daß, wenn ein solcher Rückgang des Überschusses in dem schon damals vorwiegend gewerbetreibenden England eintrat, die Einbußen der Staatswirtschaft in dem in der Hauptsache landwirtschaftlich tätigen Deutschland, einem damals ausgesprochen armen Lande, viel größer sein würden. Da ist es nur natürlich, daß die mit den Einkünften aus dem Postwesen wie mit allen anderen Einnahmen genau rechnenden deutschen Staaten sich scheuten, Versuche zu machen, deren Ausgang sehr zweifelhaft schien. Erst der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die ganz überraschende Änderungen der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands brachte, war es vorbehalten, dem Gedanken zum Siege zu verhelfen, daß der Staat nicht an der Post, sondern durch die Post[1]) gewinnen müsse, und zu diesem Zwecke durch Tarifermäßigungen und nicht zum letzten durch Erleichterungen des Postzwangsrechts den Verkehr wirksam zu fördern habe. Ein Gedanke aber hatte sich unter der Einwirkung der Wissenschaft und der Literatur schon im Anfange des 19. Jahrhunderts siegreich durchgesetzt: Einer Verpachtung der Posten, besonders der Briefpost, wurde, wenn sie auch wegen des Pachtertrags den Staatseinnahmen hier und da vielleicht zuträglich sein mochte, von keiner Seite mehr das Wort geredet. Wo noch ein Pachtverhältnis bestand, wurde es als Überbleibsel einer alten Zeit angesehen, dessen Beseitigung anzustreben war. Der Satz, daß die Post nur vom Staate selbst zweckmäßig und ohne Härten verwaltet werden kann, ist schon seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Deutschland allgemein anerkannt.

Die neuen Auffassungen von der Betätigung des Staates auf wirtschaftspolitischem Gebiete hatten zur Folge, daß gerade in jenen Jahrzehnten die Anschauungen über die Grenzen des Wirkungsbereichs der Post wesentlich andere wurden. Hatte diese sich bisher ausschließlich mit der Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten befaßt, so befreundete man sich jetzt allmählich mit dem Gedanken, ihr Aufgaben zuzuweisen, die außerhalb des ihr von altersher überkommenen Arbeitsfeldes lagen. Das Postbankwesen, ein sehr bedeutender Teil des neuzeitlichen Postwesens, trat damals in den Kreis der Postbetriebszweige ein. In Frankreich war ein Barein- und -auszahlungsverkehr als staatlicher Betriebsdienst im Jahre 1793 eingerichtet worden; die technische Ausführung geschah so, daß die eingezahlten Münzen in Natur an den Bestimmungsort gesandt wurden; erst 1817 fiel die Versendung der Münzen weg. In England bestand ein gleicher Dienst in der Art des heutigen Postanweisungsverkehrs von 1792 bis 1838 als Privatbetätigung der Postbeamten; 1838 wurde er in den staatlichen Postbetrieb übergeführt. Auch die Niederlande hatten in jener Zeit schon einen solchen Anweisungsverkehr. In Preußen wurde 1848 ein Barein- und -auszahlungsdienst eröffnet. Solche Betätigungsarten konnte die Taxissche Post gar nicht oder doch nur unter sehr großen Schwierigkeiten übernehmen, zumal wenn der Verkehr das Übergreifen des neuen Dienstzweigs über die Landesgrenzen verlangte. Von größter Bedeutung in dieser Hinsicht ist auch, daß eine Post, der man solche Aufgaben zuweist, von dem unbedingten Vertrauen der Bevölkerung getragen sein muß, ein solches Vertrauen aber der Taxisschen Post ganz naturgemäß nicht in demselben Maße wie einer staatlichen Anstalt entgegengebracht werden konnte.

[1]) Holzamer, a. a. O. S. 2.

Digitized by Google

Die bedeutendsten Änderungen brachten der Post aber die Eisenbahnen, die sofort bei ihrem Erscheinen die Führung im Verkehrsleben beanspruchten. Der technische Fortschritt, der in der Erfindung der Eisenbahnen lag, machte es einfach unmöglich, daß die Post an den alten Beförderungseinrichtungen und an ihren alten Vorrechten unbedingt festhielt. Eine Auseinandersetzung war unumgänglich. Sie führte überall dazu, der Post das Alleinrecht der Personen- und Güterbeförderung zu nehmen. Dadurch aber wurde sie erst zur Lösung der ihr in der neueren Zeit zugeteilten Aufgaben befähigt.

In den Änderungen der politischen und der wirtschaftlichen Verhältnisse der zum Deutschen Bunde vereinigten Staaten und in der veränderten Stellung der Post im Verkehrswesen, die durch die Eisenbahnen verursacht wurde, haben wir den inneren Grund für die Beseitigung der Taxisschen Post zu suchen. Den äußeren Anlaß bot für die meisten Staaten erst die politische Umwälzung von 1866. Württemberg indes hatte sich damals schon von der Taxisschen Verwaltung frei gemacht. Die Gelegenheit dazu bot sich bei der Errichtung der Eisenbahnen. Die Taxissche Post war, wie gezeigt, in Württemberg mit weitgehenden Vorrechten ausgestattet und besaß diese noch, als man in den vierziger Jahren an die Erbauung von Eisenbahnen gehen wollte. Die meisten übrigen Staaten entschieden sich damals dafür, den Bau der Eisenbahnen dem privaten Unternehmungsgeiste zu überlassen. Wenn aber Württemberg Privatbahnen zuließ, konnten diese sich nicht günstig entwickeln, falls nicht das Haus Taxis auf eine Reihe von Sonderrechten verzichtete, wie es z. B. die staatlichen Postverwaltungen in Preußen und Sachsen getan hatten. Dazu zeigte Taxis keine Neigung, es hielt unbedingt an den erpachteten Rechten fest. Um den so entstandenen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, entschied man sich für den Bau von Staatseisenbahnen (Gesetz vom 18. April 1843). Als nun am 22. Oktober 1845 die erste Bahnstrecke eröffnet wurde, versagte die Regierung der Taxisschen Post die Benutzung des neuen Verkehrsmittels. Da dies auch bei der Eröffnung anderer Eisenbahnstrecken geschah und der Taxisschen Post dadurch große Schwierigkeiten erwuchsen, sah sich das Haus Taxis schließlich gezwungen, den Postbetrieb vom 1. Juli 1851 ab gegen eine Ablösung von 1 300 000 Gulden an die württembergische Regierung zurückzugeben. Damit war die Taxissche Post in Württemberg endgültig beseitigt.

Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Fritz Poppe in Berlin-Steglitz.

(Fortsetzung.)

Postprotestaufträge.

Auch der Wunsch der Handelswelt, die Protestaufnahme durch Postbeamte bewirken zu lassen, ist so alt, wie das Streben nach Einführung des Postauftragsdienstes überhaupt[1]). Bereits im Jahre 1849 schlug die Handelskammer für

[1]) Wegen der Vorgeschichte der Einführung von Postprotestaufträgen vergleiche die ausführliche Darstellung im Archiv 1877, S. 545 ff.

Digitized by Google

Elberfeld-Barmen in einer Eingabe an den Handelsminister vor, die Proteste durch die Briefträger unter Anwendung von Protestvordrucken aufnehmen zu lassen. Seitdem ist dieser Wunsch nicht wieder verstummt; besonders lebhaft ist er hervorgetreten, nachdem 1871 der Postauftragsdienst zur Geldeinziehung ins Leben gerufen worden war. In den Begründungen der Vorschläge und Eingaben wurde stets von neuem auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die bei der Begebung von Wechseln auf Nebenplätze und durch die zeitraubende und kostspielige Protestaufnahme entstanden. Die Zahlbarstellung von Wechseln an Bankplätzen, die an sich zur Beseitigung der Schwierigkeiten geeignet ist, und von der viel Gebrauch gemacht wurde, konnte doch nur als Notbehelf angesehen werden. Die A. D. W. O. setzte im Artikel 87 lediglich fest, daß jeder Protest durch einen Notar oder einen Gerichtsbeamten aufgenommen werden muß. Nähere Vorschriften über die Protesterhebung enthielt sie nicht, deren Erlaß war vielmehr der Landesgesetzgebung vorbehalten. Es gab daher keine einheitlichen Bestimmungen über den Kreis der zur Protestaufnahme befugten Personen, über die Proteststunden, die Protestkosten usw. Die Entwicklung war dahin gegangen, daß zur Protestaufnahme im allgemeinen außer den Notaren nur Gerichtsbeamte im engeren Sinne des Worts — nicht aber Unterbeamte — befugt waren. Die Vereinfachung des Wechselprotestes unter Einführung der Protestaufnahme durch Postbeamte wurde eine auch in den Jahresberichten vieler Handelskammern ständig wiederkehrende Forderung, wobei das bestehende Protestverfahren als zu kostspielig und als zu schwerfällig bezeichnet wurde, zumal da es doch nur darauf ankomme, eine Urkunde darüber zu beschaffen, daß ein Wechsel zur rechten Zeit am rechten Orte zur Zahlung vorgezeigt worden sei. Die Vorschläge gingen teils dahin, die Protestaufnahme durch Postbeamte allgemein zuzulassen, teils sollte sie auf die Fälle beschränkt bleiben, in denen kein Notar oder Gericht am Orte war. Teils wollte man die Protestaufnahme in der gegebenen, u. U. etwas vereinfachten Form den Postbeamten übertragen, teils wurde vorgeschlagen, den auf den Postauftragsvordrucken niedergeschriebenen Vermerken der Postbeamten über die Nichteinlösung der Wechsel Protestkraft zu verleihen. Die Postverwaltung lehnte die Anträge zunächst ab, einmal, weil sie eine Änderung der Wechselordnung nötig machten, für die sie nicht zuständig war, dann aber auch, weil ein dringendes allgemeines Bedürfnis noch nicht anzuerkennen war.

Um den vielseitigen Wünschen entgegenzukommen und um insbesondere den Mißstand zu beseitigen, daß durch die Rücksendung nicht eingelöster Wechsel an den Absender die zur Protestaufnahme hinreichende Frist versäumt wurde, traf die Postverwaltung aber 1872 die früher erwähnte Anordnung, daß der Absender die sofortige Weitergabe an eine zur Protestaufnahme befugte Person durch den Vermerk »Sofort an N. in N.« verlangen konnte. Das Zugeständnis wurde, wie ebenfalls schon ausgeführt, 1873 dahin erweitert, daß der Name des Protestbeamten nicht mehr angegeben zu werden brauchte, die Postanstalten vielmehr die Weitergabe an einen solchen bewirkten, wenn nur der Vermerk »Sofort zum Protest« auf dem Auftragsvordrucke niedergeschrieben war. Der trotz dieser Erleichterungen von den Handelsvertretungen immer wieder ausgesprochene Wunsch, den Postprotest einzuführen, veranlaßte die Postverwaltung, die Forderung wiederholt zu prüfen, besonders als sich das preußische Abgeordnetenhaus bei der Beratung des Entwurfs zu dem Gesetze vom 21. April 1876, betreffend die Aufnahme von Wechselprotesten, mit der Frage befaßte. Durch dieses Gesetz wurde die Befugnis zur Aufnahme von Wechselprotesten den Gerichtssekretären, den Bureauassistenten und Aktuaren, im Bezirke des Appellationsgerichts in Celle den Gerichtsvögten eingeräumt. Neben den Notaren und den höheren Gerichtsbeamten

Digitized by Google

nahmen damals auch in anderen Staaten nicht wissenschaftlich vorgebildete Gerichtsbeamte schon Proteste auf, ohne daß sich dabei Schwierigkeiten ergeben hatten. Insbesondere waren in Elsaß-Lothringen die Gerichtsvollzieher mit der Protestaufnahme betraut worden, im Bezirke des Appellationsgerichtshofs in Cöln war die Protestaufnahme schon seit 1850 Sache der Gerichtsvollzieher. Bedenken, den Postunterbeamten solche Geschäfte zu übertragen, waren also unter dem Gesichtspunkte, daß ihre Vorbildung dafür nicht ausreiche, nicht wohl zu erheben, zumal da die Postunterbeamten sich bei der Einführung des Postauftragsdienstes durchaus bewährt hatten, und auch in Belgien mit der Protestaufnahme durch Postunterbeamte nur gute Erfahrungen gemacht worden waren. Der Einwand, daß die Protesterhebung ein Geschäft sei, das juristisch vorgebildeten Personen und Angehörigen der Justizverwaltung vorbehalten bleiben müßte, entbehrte hiernach der inneren Begründung. Daß tatsächlich lange Zeit nur die Notare und Gerichtsbeamten mit der Protestaufnahme befaßt waren, läßt sich lediglich aus der geschichtlichen Entwicklung erklären. Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände vertrat die Reichs-Postverwaltung in der zweiten Hälfte der 1870er Jahre die Auffassung, daß die Beauftragung von Postunterbeamten mit der Protesterhebung an sich angängig sei. Es fragte sich nur noch, ob die Postverwaltung durch Einführung des Dienstzweigs einem allgemeinen Verkehrsbedürfnis entgegenkommen, und ob es volkswirtschaftlich zweckmäßig sein würde, dem Verkehr mit Wechseln Erleichterungen zu verschaffen. Während weite Kreise die Erleichterung befürworteten, um den Wechselverkehr an Nebenplätzen zu heben, sahen andere darin eine Gefährdung des Kreditwesens. Die Postverwaltung glaubte jene beiden Fragen bejahen zu können. Durch die damals beginnende Abwanderung größerer Betriebe auf das flache Land wurde ein Wechselverkehr auch an Nebenplätzen unumgänglich; man konnte große zahlungsfähige Geschäftshäuser an Nebenplätzen auf die Dauer nicht darauf verweisen, Wechsel an Bankplätzen zahlbar zu stellen, was zudem noch mit besonderen Kosten verknüpft war. Tat man dies, so bedeutete das in der Wirkung eine Verschlechterung des Kreditwesens; denn man zwang die kaufmännischen Kreise dazu, sich im Verkehr mit Bewohnern von Nebenplätzen an Stelle der leichter eintreibbaren Wechselschuld mit der schwerer einziehbaren Buchschuld zu begnügen.

So blieb von allen Hinderungsgründen nur der, daß die Postverwaltung für die Entscheidung der wichtigen Frage nicht allein zuständig war. Um aber den Boden für etwaige künftige Entschließungen vorzubereiten, richtete sie nach Verständigung mit dem Reichs-Justizamt an alle Handelskammern Anfragen, ob die Protestaufnahme durch Postbeamte als ein Bedürfnis anzuerkennen sei. Dabei wurde betont, daß die Postverwaltung keine weitergehende Haftpflicht eingehen könne, als sie für die Postaufträge bis dahin übernommen hatte. Von 106 Handelskammern sprachen sich nur 7 gegen einen solchen Dienst aus. Auf Grund der Vorarbeiten schlug die Reichs-Postverwaltung 1877 die Einführung des Postprotestes unter der Voraussetzung vor, daß das Protestverfahren vereinfacht und die Haftpflicht der Post ebenso wie in dem bestehenden Postauftragsdienste begrenzt werde; eine Haftung für die ordnungsmäßige Erfüllung der Protestförmlichkeiten wollte sie nicht übernehmen. Der Vorschlag drang, hauptsächlich wegen der Begrenzung der Haftpflicht, nicht durch. Man wird den ablehnenden Standpunkt der Postverwaltung in der Haftungsfrage begreiflich finden, wenn man bedenkt, daß es sich um ein den Beamten ganz fremdes Arbeitsgebiet handelte, und daß man den Dienst der Post zunächst nur aushelfend da eintreten lassen wollte, wo die bisherigen Einrichtungen gewichtige wirtschaftliche Erschwer-

Digitized by Google

nisse mit sich brachten. Für diese Ausnahmefälle hätte man sich mit der geringeren Haftpflicht der Post begnügen können, zumal da die Post im Auftragsdienste bewiesen hatte, wie sicher und pünktlich sie arbeitete.

Nunmehr ruhte die Frage bis in die ersten Jahre dieses Jahrhunderts hinein[1]). Erst als die große Neuordnung der Gesetzgebung auf dem Gebiete des bürgerlichen und des Handelsrechts mit dem Inkrafttreten des B. G. B. und des neuen H. G. B. abgeschlossen war, hielt man in Handelskreisen die Zeit für gekommen, auch das Wechselrecht den neuzeitlichen Verhältnissen anzupassen. In der Hauptsache wurden auf dem hier in Frage kommenden Gebiete drei Forderungen erhoben:

die Vereinfachung des bisherigen Protestverfahrens,
die allgemeine Einführung des Postprotestes und
die Zulässigkeit des Privatprotestes.

Allgemein wurde als erste Bedingung für die Einführung des Postprotestes die Übernahme der Haftung durch die Postverwaltung in dem den Notaren und Gerichtsvollziehern auferlegten Umfang angesehen. Die Reichs-Postverwaltung war jetzt bereit, diesem Wunsche nachzukommen, aber nur unter der Voraussetzung, daß die Formen der Protesterhebung wesentlich vereinfacht würden. Außerdem unterstellte sie, daß sie berechtigt sein müsse, gewisse Wechsel, z. B. Wechsel mit Notadressen, Wechsel über höhere Beträge als 800 ℳ, von der Protesterhebung durch Postbeamte auszuschließen. Der Forderung einer Vereinfachung der Protestformen war die Reichsregierung jetzt zugänglicher als früher, weil die großartige Entwicklung des gewerblichen Lebens auch an Nebenplätzen die Erleichterung des Wechselverkehrs an solchen dringend erheischte.

Diesem Bedürfnisse trug das Gesetz vom 30. Mai 1908, betreffend die Erleichterung des Wechselprotestes, Rechnung. An die Stelle der Vorschriften der A. D. W. O., die durch das Bundesgesetz vom 5. Juni 1869 und durch § 2 des Gesetzes vom 16. April 1871, betreffend die Verfassung des Deutschen Reichs, zum Bundes- und Reichsgesetz erklärt worden war, traten neue wesentlich einfachere Bestimmungen über die Förmlichkeiten bei der Protesterhebung. Die Protesturkunde braucht seitdem, soweit es sich um Proteste mangels Zahlung handelt, nicht mehr eine wörtliche Abschrift des Wechsels und aller darauf befindlichen Indossamente und Bemerkungen zu enthalten; sie wird auf den Wechsel oder auf ein mit ihm zu verbindendes Blatt gesetzt. Damit ist sie keine selbständige Urkunde mehr, sondern ein Anhang des Wechsels geworden. Ferner ist das früher vorgeschrieben gewesene Protestregister, das die Protestbeamten zu führen hatten, weggefallen; auch ist nicht mehr notwendig, daß die Antwort des Protestaten in die Protesturkunde aufgenommen wird. Von Bedeutung ist ferner, daß die Befugnis des Protestbeamten zur Annahme der Zahlung bei der Protesterhebung nicht ausgeschlossen werden kann. Eine wesentliche Erleichterung der früher außerordentlich strengen Vorschriften der Wechselordnung ist noch, daß der Protestbeamte Schreibfehler, Auslassungen und andere Mängel der Protesturkunde bis zur Aushändigung der Urkunde an die Person, für die Protest erhoben ist, berichtigen darf.

Gleichzeitig mit der Erleichterung des Wechselprotestes führte das Gesetz den Postprotest ein, indem in den Artikel 87 der A. D. W. O. die Vorschrift aufgenommen wurde, daß außer Notaren und Gerichtsbeamten auch die Postbeamten zur Protestaufnahme befugt sein sollten. Nach § 3 Abs. 1 des

[1]) Preußen hatte inzwischen durch § 74 des Preuß. Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze vom 24. April 1878 den Gerichtsvollziehern allgemein die Befugnis zugestanden, Wechselproteste zu erheben.

Digitized by Google

Gesetzes kann der Reichskanzler unter Zustimmung des Bundesrats jedoch anordnen, daß die Postverwaltung für bestimmte Fälle, insbesondere mit Rücksicht auf die Art der Proteste oder die Höhe des Wechselbetrags die Protesterhebung nicht übernimmt. In Ausführung der Bestimmung erließ der Reichskanzler am 5. August 1908 eine Bekanntmachung, betreffend die Erhebung von Wechsel- und Scheckprotesten[1]) durch Postbeamte, wonach der Postprotest ausgeschlossen bleibt, wenn es sich um Proteste handelt, die sich auf eine andere wechselrechtliche Leistung als die Zahlung beziehen. Bei Protesten mangels Zahlung sind ferner von der Protestaufnahme durch die Post ausgeschlossen:

1. Wechsel und Schecks über mehr als 800 ℳ,
2. - - - in fremder Sprache,
3. - - - , die auf eine ausländische Münzart lauten, sofern der Aussteller die Zahlung in der im Wechsel benannten Münzart ausdrücklich bestimmt hat,
4. Wechsel mit Notadresse oder Ehrenannahme und
5. Wechsel, die unter Vorlegung mehrerer Ausfertigungen desselben Wechsels oder unter Vorlegung der Urschrift und einer Abschrift zu protestieren sind.

Nach § 3 Abs. 2 des Gesetzes hat der Reichskanzler die näheren Bestimmungen über die Benutzung der Postanstalten zur Aufnahme von Wechselprotesten zu erlassen. Diese Bestimmungen und die in der Bekanntmachung vom 5. August angeordneten Beschränkungen sind in die Postordnung (§ 18a.) übergegangen, die seitdem die Grundlage für den neuen Geschäftszweig bildet.

Hiernach wurde der Postprotestdienst am 1. Oktober 1908 im Reichs-Postgebiete und gleichzeitig auch in Bayern und Württemberg und im Wechselverkehr der drei deutschen Verwaltungen eröffnet. Seine Beschränkung auf gewisse Arten von Wechseln findet ihre Erklärung in dem Bestreben der Post, einerseits eine Erschwerung des Betriebs wenigstens so lange möglichst zu vermeiden, bis die Beamten sich an den neuen Dienst gewöhnt hatten, anderseits aber den Postprotest in engster Verbindung mit dem bestehenden Postauftragsverfahren zu halten. Aus diesem Grunde war besonders ein Festhalten an dem Meistbetrage von 800 ℳ geboten. Die Übernahme von anderen Protesten als solchen mangels Zahlung war schon deswegen nicht angängig, weil nur Proteste mangels Zahlung auf den Wechsel selbst oder auf eine »Allonge« gesetzt werden dürfen, während bei Protesten über andere wechselrechtliche Leistungen eine Abschrift des Wechsels oder der Abschrift nicht zu entbehren, also die Grundvoraussetzung der Postverwaltung, die größtmögliche Einfachheit des Protestverfahrens, hier nicht gegeben ist. Auch bei Schecks mit dem Vermerke »nur zur Verrechnung« ist dementsprechend der Postprotest ausgeschlossen. Von den Postprotestaufträgen, die nach der vorstehenden Aufzählung von der Protesterhebung durch die Post ausgeschlossen sind, werden die unter 4 und 5 genannten und solche mit Wechseln in französischer Sprache postseitig vorgezeigt und im Falle der Nichteinlösung nach der ersten vergeblichen Vorzeigung oder nach dem ersten vergeblichen Vorzeigeversuch, alle übrigen aber ohne postseitige Vorzeigung an einen Gerichtsvollzieher, Notar usw. weitergegeben.

---

[1]) Nach § 16 und 30 des Scheckgesetzes vom 11. März 1908 haben die Vorschriften des Art. 87 W.O. auf die Protestierung von Schecks Anwendung zu finden.

Digitized by Google

Neben den sachlichen Einschränkungen kommen noch Bestimmungen in Betracht, nach denen der Postprotest wegen Nichtbeachtung der förmlichen Betriebsvorschriften der Postverwaltung unzulässig ist. Voraussetzung für die Protestaufnahme durch Postbeamte ist, daß die Wechsel den Postanstalten mit einem besonderen dunkelblauen Vordrucke zu Postprotestaufträgen zugehen, und daß die Aufträge auch den weiteren Bestimmungen der Postordnung über die Form entsprechen. Der Postprotest ist z. B. nicht zulässig, wenn der Auftraggeber den Wunsch der Protestaufnahme durch die Post auf dem grünen Vordrucke für Postaufträge zur Geldeinziehung zu erkennen gibt. In solchen Fällen geben die Postanstalten den Wechsel bei verweigerter Einlösung an einen Gerichtsvollzieher usw. weiter. Mehrere Wechsel oder andere Anlagen dürfen dem Postprotestauftrage nach der Postordnung nicht beigegeben sein. Solche Aufträge werden sofort ohne postseitige Vorzeigung an einen Gerichtsvollzieher usw. weitergesandt. Ebenso kann mit Postprotestaufträgen, die erst am letzten Tage der Protestfrist eingehen, verfahren werden. Jedoch ist für diese Fälle ausdrücklich vorgeschrieben, daß die Aufträge, wenn irgend möglich, auszuführen sind, u. U. sogar unter Abordnung von Eilboten, deren Kosten von der Postkasse übernommen werden. Postprotestaufträge, denen an Stelle eines Wechsels eine mit Empfangsbescheinigung versehene Rechnung beigegeben ist, können naturgemäß ebenfalls nicht ausgeführt werden; sie werden wie Postaufträge zur Geldeinziehung behandelt. Da Postprotestaufträge frühestens am 7. Tage vor dem Zahlungstage eingeliefert werden dürfen, werden Aufträge, die dieser Bestimmung nicht genügen, an den Absender zurückgesandt. Ebenso wird verfahren, wenn mehrere Protestaufträge zu einer Sendung vereinigt sind.

Bei der Ausgestaltung der Betriebsvorschriften für die Protestaufträge hat die Postverwaltung auf die größte Einfachheit Bedacht nehmen müssen, schon weil es sich um Dienstleistungen handelte, die der Beamtenschaft völlig neu waren, und deren genaue Kenntnis und Beherrschung besonders für die Unterbeamten recht schwierig ist. Nun fordert die Rücksicht auf die Wohlfeilheit des neuen Dienstes, daß er in der Regel gerade durch Unterbeamte auf den gewöhnlichen Bestellgängen ausgeführt wird; Beamte sollen nur in Ausnahmefällen, Personen ohne Beamteneigenschaft grundsätzlich niemals mit der Protestaufnahme betraut werden. In gewissen Fällen hat ein Postbeamter als an der Protesterhebung verhindert zu gelten, insbesondere, wenn er an dem Wechsel beteiligt ist, oder wenn der Protest sich gegen die Ehefrau oder Verwandte richtet. Das Verfahren ist folgendermaßen geregelt.

Der Wechselinhaber beauftragt die Post durch Übersendung des mit Empfangsbescheinigung versehenen Wechsels unter Beigabe eines besonderen Auftragvordrucks mit der Einziehung des Wechselbetrags und für den Fall der Nichtzahlung mit der Aufnahme des Protestes. Der Protestauftrag ist an die Postanstalt zu senden, zu deren Bezirke der im Wechsel angegebene Zahlungsort, beim Zahlort-Wechsel der bezeichnete besondere Zahlungsort, gehört. Das hat auch zu geschehen, wenn der Zahlungspflichtige von dem Zahlungsorte verzogen ist. Eine Nachsendung der Postprotestaufträge findet im allgemeinen nicht statt. Um dem Publikum möglichst entgegenzukommen, hat die Postverwaltung jedoch angeordnet, daß die Vorzeigung der Aufträge durch die Postanstalt des neuen Wohnorts versucht wird, wenn der Zahlungspflichtige nach einem Orte des Nachbarortsverkehrs verzogen ist. Voraussetzung ist, daß mit Sicherheit auf so zeitigen Wiedereingang des Auftrags im Falle vergeblicher Vorzeigung zu rechnen ist, daß erforderlichenfalls noch rechtzeitig Protest erhoben werden kann. Die Post trägt durch dieses Entgegenkommen den Verhältnissen in den Orten Rechnung, die mit Vororten oder anderen

Digitized by Google

benachbarten Gemeinden ein einheitliches Wirtschaftsgebiet bilden. Wenn die Nachsendung von Protestaufträgen auch bei einem Umzuge aus einem Nachbarort in einen anderen grundsätzlich ausgeschlossen wäre, würde die Zahl der Fälle unverhältnismäßig zunehmen, in denen Wechsel protestiert werden müssen, weil sie dem Zahlungspflichtigen nicht vorgezeigt werden können. Das Entgegenkommen der Post ist um so bemerkenswerter, als die Ausnahmebestimmung die Gefahr der Haftung wegen vorgekommener Versehen ungemein vergrößert.

Die den Postanstalten zugehenden Wechsel werden zunächst von einem besonderen Beamten, in der Regel von dem Postamtsvorsteher oder dessen Vertreter, darauf geprüft[1]), ob sie den Erfordernissen entsprechen, unter denen der Postprotest überhaupt zulässig ist. Dabei ist auch festzustellen, ob die gesetzlich zu verwendenden Stempel auf dem Wechsel oder dem Scheck vorhanden und entwertet sind. Dann werden die Aufträge den Zahlungspflichtigen am Zahlungstage nach den für Postaufträge zur Geldeinziehung geltenden Vorschriften zur Einlösung vorgelegt und, falls nicht gezahlt wird, im allgemeinen bis zum Schlusse der Schalterdienststunden des ersten Werktags nach dem Zahlungstage zur Verfügung des Zahlungspflichtigen bei der Postanstalt bereitgehalten. Am zweiten Werktage[2]) folgt nochmalige Vorzeigung und bei Nichteinlösung daran anschließend die Aufnahme des Protestes nach den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere nach den Bestimmungen der Wechselordnung. Eine Ausnahme in der Richtung, daß die Protestaufnahme im Anschluß an die erste Vorzeigung stattfindet, tritt nur ein, wenn der Auftraggeber die Protestfrist ausgeschlossen hat, wenn die Einlösung des Wechsels sogleich ausdrücklich verweigert wird, wenn die erste Vorzeigung am letzten Tage der Protestfrist stattfindet, wenn sogenannter Windprotest[3]) erhoben werden muß, oder wenn die Postanstalt die sofortige Erhebung des Protestes aus einem andern Grunde für erforderlich erachtet. Da die Post die Wechsel hiernach — von einzelnen besonderen Fällen abgesehen — zweimal vorzeigt und zwischen den beiden Vorzeigungen genügend Zeit zu der etwa erforderlichen Beschaffung des Geldes läßt, anderseits aber berechtigt ist, die Protestaufnahme abzulehnen, wenn ihr der Wechsel erst am letzten Protesttage zugeht, so ist es im großen und ganzen zwecklos und würde nur unnötige Kosten verursachen, wenn jemand einen Wechsel zunächst durch einen Dritten vorzeigen und ihn dann der Post lediglich zur Protestaufnahme übergeben wollte. Durch diese Bestimmungen wird vermieden, daß der Post Wechsel in größerer Zahl erst am letzten Protesttage zugehen, ein Zustand, der aus Gründen der Verkehrssicherheit und pünktlichen Erledigung der Proteste besonders bei kleinen Postanstalten zunächst unbedingt auszuschließen war.

Die Protesturkunde wird von dem Protestbeamten alsbald nach seiner Rückkehr zur Postanstalt auf Grund von Aufzeichnungen, die er bei der Protesterhebung auf dem Auftragsformular niedergeschrieben hat, ausgefertigt. Von

[1]) Siehe die Anmerkung [1]) auf S. 72.

[2]) Bei Sichtwechseln geschieht die Protestaufnahme am zweiten Werktage nach dem Tage, an dem der Wechsel dem Zahlungspflichtigen zum ersten Male durch die Post oder auf andere Weise, falls der Auftraggeber dies ersichtlich gemacht hat, vorgezeigt worden ist. Aus Anlaß der kriegerischen Ereignisse sind die Wechselprotestfristen durch verschiedene Bekanntmachungen des Bundesrats verlängert worden.

[3]) Windprotest nennt man die Protesterhebung in den Fällen, in denen der Geschäftsraum oder die Wohnung der Person, gegen die protestiert wird, nicht zu ermitteln ist; hierher gehören auch die Fälle, in denen protestiert werden muß, weil der Zahlungspflichtige verzogen ist.

Digitized by Google

der Möglichkeit, sie auf den Wechsel selbst zu setzen, macht die Postverwaltung keinen Gebrauch; die Urkunde wird auf ein besonderes Blatt niedergeschrieben und auf die Rückseite des Wechsels geklebt. Die Protesturkunde ist von einem besonderen Beamten, im allgemeinen dem Postamtsvorsteher oder seinem Vertreter, genau zu prüfen; eine Abschrift bleibt bei der Postanstalt im Protestbuche zurück. Der protestierte Wechsel wird dem Auftraggeber zusammen mit der Protesturkunde spätestens am Tage nach der Protestaufnahme als Einschreibbrief zugesandt.

Bei Protestwechseln muß die Postverwaltung nach der Wechselordnung die Annahme von Teilzahlungen zulassen. Solche dürfen aber nur bei einer Vorzeigung angenommen werden, bei der die Protestaufnahme unmittelbar anschließt. Der Protestbeamte erteilt dem Zahlungspflichtigen eine kurze Empfangsbestätigung[1]) über die Teilzahlung und erhebt wegen des Restes in gewöhnlicher Weise Protest. Bei Übermittelung der Teilzahlung an den Auftraggeber werden die Protestkosten nebst den Stempelgebühren zurückbehalten. Ergänzend sei hier eingeschoben, daß ausnahmsweise auch wegen solcher Wechsel Protest erhoben werden darf, die nicht mit Empfangsbestätigung versehen sind. Wird der Wechsel eingelöst, so hat der Protestbeamte auf Verlangen den Empfang des Betrags auf der Rückseite des Wechsels kurz zu bescheinigen.

Wenn jemand innerhalb der Protestfrist als Ehrenzahler Zahlung des Wechselbetrags, der Protestkosten und der Stempelgebühren anbietet, wird die Zahlung angenommen und dem Ehrenzahler Empfangsbescheinigung erteilt. Trotz der Ehrenzahlung wird Protest in der gewöhnlichen Weise erhoben und die Protesturkunde dem Ehrenzahler übersandt. Dem Auftraggeber wird von dem Sachverhalte bei der Übermittelung des Betrags Mitteilung gemacht.

Will der Zahlungspflichtige nach Erhebung des Protestes den Wechsel einlösen, so steht dem nichts entgegen; er muß dann neben dem Wechselbetrage, den Protestkosten und Stempelgebühren noch 6 v. H. jährliche Zinsen vom Verfalltag an und — in gewissen Fällen — eine Vergütung von $^1/_3$ v. H. des Wechselbetrags entrichten. Teilzahlungen werden nach Erhebung des Protestes nicht mehr angenommen. In neuester Zeit ist nachgegeben worden, daß dem Antrag eines Wechselausstellers, einen von ihm der Postanstalt übersandten Betrag zur Deckung eines für den Wechselbezogenen vorliegenden Postprotestauftrags zu verwenden, Folge gegeben wird. Voraussetzung ist jedoch, daß der Wechsel dem Bezogenen ausgehändigt werden soll. Im Einverständnisse mit dem Wechselbezogenen soll indes auch statthaft sein, den Wechsel auf Wunsch dem Wechselaussteller auszuhändigen.

Die Haftpflicht der Postverwaltung geht bei Postprotestaufträgen, wie erwähnt, weiter als bei Aufträgen zur Geldeinziehung und zur Einholung der Annahmeerklärung. Von dem Zeitpunkt ab, zu dem der Protestauftrag bei der Postanstalt, die den Protest zu erheben hat, eingeht, bis zu dem Zeitpunkte, zu dem der Wechsel nebst der Protesturkunde zur Übermittelung an den Auftraggeber aufgeliefert wird, haftet die Postverwaltung nach § 4 des Gesetzes, betreffend die Erleichterung des Wechselprotestes, vom 30. Mai 1908. Dieser Paragraph besagt: »Die Postverwaltung haftet dem Auftraggeber für die ordnungsmäßige Ausführung des Protestauftrags nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes über die Haftung eines Schuldners für die Erfüllung seiner Verbindlichkeit. Sie haftet nicht über den Betrag des wechselmäßigen Regreßanspruchs hinaus. Der Anspruch gegen die Postverwaltung verjährt in drei Jahren«. Während der Beförderung des Auftragbriefs

[1]) Siehe die Anmerkung [4]) auf Seite 71.

Digitized by Google

bis zu der Postanstalt, die den Protest zu erheben hat, haftet die Post für den Protestauftrag wie für einen Einschreibbrief; in gleicher Weise haftet sie für den eingeschriebenen Brief, in dem der protestierte Wechsel nebst der Protesturkunde dem Auftraggeber übermittelt wird. Für den eingezogenen Wechselbetrag haftet sie wie für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge.

Daß die Postbeamten bei Protestaufträgen prüfen müssen, ob die gesetzlich fälligen Stempelbeträge auf den Wechseln oder Schecks verrechnet sind, gründet sich auf das Wechselstempelgesetz vom 4. März 1909. Nach § 25 haben neben anderen Personen auch die Postbeamten, die Wechselproteste ausfertigen, die Verpflichtung, die Besteuerung der bei ihnen vorkommenden Wechsel und Anweisungen von Amts wegen zu prüfen und Zuwiderhandlungen gegen das Gesetz der zuständigen Behörde anzuzeigen.

Postaufträge zu Bücherpostsendungen.

Um die Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des deutschen Postauftragsverkehrs vollständig zu gestalten, haben wir noch eine besondere vorübergehend eingeführt gewesene Art der Postaufträge, der zu Bücherpostsendungen, kurz zu erwähnen. Vom 1. Januar 1882 ab wurde zunächst versuchsweise, von 1883 ab endgültig gestattet, den sogenannten Bücherpostsendungen, d. i. den Sendungen mit Büchern, Musikalien, Zeitschriften, Landkarten und Bildern, soweit sie den Bestimmungen für Drucksachen entsprachen und ein Gewicht von mehr als 250 g hatten, gegen Zahlung der Gebühr für Drucksachen und einer weiteren Gebühr von 10 Pf. einen Postauftrag [1]) zur Einziehung des Betrags der die Sendung betreffenden Rechnung beizufügen. Der Absender hatte der Sendung in einem besonderen Briefumschlag einen ausgefüllten Vordruck für Postaufträge zur Geldeinziehung und einen entsprechend ausgefüllten Postanweisungsvordruck beizugeben. Die Sendung selbst und der Briefumschlag hatten die gleichlautende Aufschrift »Postauftrag zur Bücherpostsendung Nr. ... nach ...« zu tragen. Die Nummer hatte lediglich den Zweck, die Zusammengehörigkeit des Auftrags und seiner Anlagen zu sichern. Der Postauftragsvordruck war daher ebenfalls mit der Nummer zu versehen. Auf der Rückseite des Vordrucks mußte entweder der Vermerk »Ohne Frist« oder die Angabe niedergeschrieben sein »Die Anlagen dieses Postauftrags habe ich ohne Zahlung des umstehend angegebenen Betrags empfangen«. Die Sendung wurde als gewöhnliche Drucksache behandelt, wenn nicht ausdrücklich Einschreibung gefordert wurde. Dem Empfänger war überlassen, die Anlagen des Postauftrags entweder gegen Zahlung des vollen Geldbetrags oder unter dem Verlangen der späteren Berichtigung anzunehmen. Im zweiten Falle wurde die Drucksache gegen Vollziehung der vorbezeichneten Empfangsbestätigung ausgehändigt, der Postauftrag aber nach 7 Tagen nochmals vorgezeigt, und wenn auch dann nicht gezahlt wurde, kostenfrei an den Absender zurückgesandt. Die Drucksache durfte auf keinen Fall vom Empfänger zurückgenommen werden. Trug der Postauftrag den Vermerk »Ohne Frist«, so wurde die Sendung bei Nichtzahlung sofort zurückgesandt. Eine Gewähr für die Bücherpostsendungen wurde nicht übernommen. Nur wenn sie eingeschrieben waren, trat bei Verlust die Gewährspflicht für Einschreibsendungen ein. Für die eingezogenen Beträge haftete die Post wie für eingezahlte Postanweisungsbeträge.

Das Verfahren, das auch in Bayern und Württemberg eingeführt worden war, sollte den buchhändlerischen Verkehr zwischen dem Verleger und dem auswärtigen Bezieher vereinfachen. Es war ein Glied in der Kette der Maßnahmen,

[1]) Siehe die Anmerkung [3]) auf Seite 71.

Digitized by Google

die seiner Zeit getroffen wurden, um durch Erleichterung und Verbilligung des Versandes von Geisteserzeugnissen den Bildungsgrad des Volkes zu heben. Bei günstiger Aufnahme durch das Publikum wäre es geeignet gewesen, den Zwischenhandel auszuschalten und zugleich einem ungesunden Kreditgewähren durch die Verleger vorzubeugen. Doch sind die Erwartungen nicht in Erfüllung gegangen, der Dienstzweig hat nie einen einigermaßen bedeutenden Umfang gewonnen. Im Jahre 1895 wurden nur rund 5100 Aufträge zu Bücherpostsendungen im Reichs-Postgebiete gezählt. Die beteiligten Kreise hielten das Verfahren für zu umständlich. Das kann man verstehen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß in jener Zeit der Nachnahmedienst mit seinen besonders leichten Betriebsformen eingeführt und ausgestaltet worden war, und daß Vergleiche mit diesem natürlich zuungunsten der Aufträge ausfielen. Im Jahre 1896 wurde die Einrichtung wieder aufgehoben und gleichzeitig die Belastung von Drucksachen mit Nachnahme ohne Rücksicht auf das Gewicht allgemein zugelassen[1]).

Gebühren im Postauftragsdienste.

Die Gebühr für einen Postauftragsbrief beträgt — gleichviel ob er einen Auftrag zur Geldeinziehung oder zur Einholung der Annahmeerklärung oder auch einen Postprotestauftrag enthält — im Orts-, Nachbarorts- und Fernverkehr 30 Pf., die der Auftraggeber bei der Absendung zu entrichten hat. Für die Übermittelung des eingezogenen Betrags durch Postanweisung wird die tarifmäßige Gebühr von dem Betrage abgezogen, bei Überweisung durch Zahlkarte wird die tarifmäßige Buchungsgebühr berechnet. Bei Postaufträgen zur Einholung der Annahmeerklärung geschieht die Rücksendung eines angenommenen Wechsels gegen eine Gebühr von 30 Pf., die dem Auftraggeber als Porto angerechnet werden. Die Protestkosten betragen bei Wechseln bis 500 ℳ einschließlich 1 ℳ, bei Wechseln über höhere Beträge 1 ℳ 50 Pf. Für die Rücksendung eines protestierten Wechsels nebst der Protesturkunde werden im Fernverkehr 30 Pf., im Orts- und Nachbarortsverkehr 25 Pf. erhoben, die ebenfalls vom Auftraggeber zu zahlen sind. Dagegen wird die Rücksendung von nicht eingelösten Postaufträgen und von nicht angenommenen Wechseln sowie die Weitersendung von Aufträgen an Dritte — besonders auch die an Gerichtsvollzieher usw. zur Protesterhebung — in allen Fällen kostenfrei bewirkt.

Die Gebühr für die Übersendung des Postauftragsbriefs an die Bestimmungspostanstalt betrug anfangs 50 Pf., wobei 30 Pf. auf die Beförderung des Einschreibbriefs und 20 Pf. auf die besondere Mühewaltung der Post bei der Vorzeigung usw. entfielen. Der Gebührensatz wurde aber schon 1873 auf 30 Pf. ermäßigt, weil die Verwaltung wünschte, den gesamten Geldeinziehungsdienst in dem Auftragsdienste zu vereinigen, und weil die höhere Gebühr von 50 Pf. der Durchführung dieses Gedankens hindernd im Wege stand. Auch die Gebühren für Postaufträge zur Einholung der Annahmeerklärung waren anfangs wesentlich höher als jetzt. Es wurde eine Vorzeigegebühr von 10 Pf. und die Gebühr von 30 Pf. für die Rücksendung in jedem Falle erhoben, auch wenn der Wechsel nicht angenommen worden war. Die Sätze wurden ebenfalls als zu hoch empfunden. Insbesondere hielt man es nicht für gerechtfertigt, daß bei Postaufträgen zur Einholung der Annahmeerklärung eine Vorzeigegebühr zu zahlen war, bei Postaufträgen zur Geldeinziehung aber nicht. Im Jahre 1892 führte die Verwaltung, um Gleichmäßigkeit zu erzielen, den heutigen Tarif für Aufträge zur Einholung der Annahmeerklärung ein.

[1]) Bis 1896 durften nur Drucksachen bis zum Gewichte von 250 g mit Nachnahme belastet werden.

Digitized by Google

Die ersten Tarife sahen hiernach sowohl bei Aufträgen zur Geldeinziehung als auch bei solchen zur Einholung der Annahmeerklärung besondere Gebühren für die erhöhte Inanspruchnahme der Post im Auftragsdienste vor, die aber später beseitigt wurden.

Von Bedeutung dürfte die Kenntnis sein, in welchem Verhältnisse die Gesamtgebühr für einen der Geldeinziehung dienenden Postauftrag zur Höhe des einzuziehenden Betrags steht. Zur Vergleichung ist in der nachstehenden Übersicht das gleichartige Verhältnis bei Verwendung eines gewöhnlichen Nachnahmebriefs einfachen Gewichts herangezogen. Es verursacht an Kosten bei der Einziehung von

	100	200	300	400	600	800 ℳ	
ein Auftragsbrief	50	60	70	70	80	90	Pf.
d. s.....	0,5	0,3	0,23	0,18	0,13	0,11	v. H.;
ein Nachnahmebrief...	40	50	60	60	70	80	Pf.,
d. s.....	0,4	0,25	0,2	0,15	0,12	0,10	v. H.

Trotz der größeren Sicherheit, die das Postauftragsverfahren bietet, sind die Kosten hiernach nur unwesentlich höher als beim Nachnahmeverfahren.

Bei Einführung der Protestgebühr von 1 ℳ und 1 ℳ 50 Pf. war maßgebend, daß die Post, die die Protesterhebung nur in gewissen Grenzen übernommen hat, ihre Aufgabe nicht darin sehen wollte, die bisherigen Protestbeamten, insbesondere die Gerichtsvollzieher durch Festsetzung sehr niedriger Postgebühren von der Protesterhebung auszuschließen. Daß die Post den Protestdienst billiger ausführen kann als die Gerichtsvollzieher oder gar die Notare, ist zuzugeben, schon weil sie ihn im allgemeinen durch ihr Bestellpersonal gelegentlich der gewöhnlichen Bestellgänge, also gewissermaßen nebenher besorgen läßt und ihn überhaupt nur in der Beschränkung auf die einfachsten Proteste übernommen hat. Dieser Umstand durfte aber aus dem angeführten Grunde nicht dazu führen, daß die Kosten der Protesterhebung durch die Post in einem auffallenden Mißverhältnisse zu den Kosten der Protesterhebung durch Gerichtsvollzieher stehen. Sonst wäre die Post mit dem ihren eigentlichen Aufgaben recht fern liegenden Dienstzweige vermutlich auch in einer Weise belastet worden, die besonders bei kleinen Postanstalten leicht zu Betriebschwierigkeiten und zu einer Beeinträchtigung des Postbeförderungsdienstes hätte führen können. Aufgabe der Post war, in erster Linie da hilfsweise einzutreten, wo die Protestkosten bei Inanspruchnahme eines Gerichtsvollziehers oder gar eines Notars oder Richters durch die Tagegelder und Fuhrkosten besonders hoch wurden, also bei Protesterhebungen auf dem flachen Lande. Anderseits war auch zu berücksichtigen, daß die Einführung des Postprotestes vom Handelstande gerade gewünscht worden war, um allgemein niedrigere Gebühren besonders für die Protesterhebung bei kleinen Wechseln zu bekommen. Diesem Wunsche durfte aber nur so weit nachgegeben werden, daß der Post eine angemessene Entschädigung verblieb; es war unbedingt zu vermeiden, den Dienstzweig etwa nicht ertragfähig zu gestalten oder gar auf Zuschüsse zu verweisen; eine Belastung der Allgemeinheit zugunsten der mit Wechseln arbeitenden Handelskreise wäre grundsätzlich unrichtig gewesen. So ist man zu dem geltenden Tarife gekommen, der u. W. den beteiligten Kreisen auch durchaus angemessen erscheint. In der Gebühr von 1 ℳ und 1 ℳ 50 Pf. ist das Entgelt für die eigentliche Protesterhebung und für die Gefahr aus der Gewährleistungspflicht enthalten. Die Leistungen bei der Protesterhebung selbst sind gleich, ob es sich um Wechsel über große oder kleine Beträge handelt. Daß zwei Gebührensätze bestehen, ist darin begründet, daß die Gefahr

Digitized by Google

aus der Haftung bei größeren Wechselbeträgen größer wird. Auffallen muß die große Spannung zwischen den beiden Gebührensätzen; sie läßt sich nicht lediglich mit der größeren Gefahr aus der Haftung erklären. Denn diese kann bei den verhältnismäßig geringen Beträgen, um die es sich im Auftragsdienste handelt, nicht so groß werden, daß sie ein Entgelt von mehr als 50 Pf. nötig macht. Für die Spannung sind eben die vorstehend erwähnten Erwägungen von Einfluß gewesen. Auch ist zu berücksichtigen, daß die bisherigen Protestgebühren in den einzelnen Bundesstaaten ganz verschieden bemessen waren, in einigen Staaten höher, in anderen niedriger als in Preußen. Die für das Reichs-Postgebiet einheitlich zu bemessenden Postprotestgebühren mußten sich auf einer mittleren Linie halten. Endlich ist nicht außer acht zu lassen, daß der Wert der Leistung für den Auftraggeber ohne Rücksicht auf die Selbstkosten dessen, der protestiert, mit der Höhe des Wechselbetrags steigt. Daß die Kosten der Protesterhebung durch die Post verhältnismäßig recht niedrig sind, zeigt folgende Gegenüberstellung. In Preußen kostet die Protesterhebung am Wohnsitze des Protestbeamten

bei Wechseln	durch Gerichtsvollzieher[1])	durch Notare[1])	durch die Post
bis zu 50 ℳ	mindestens 1 ℳ — Pf.	mindestens 2 ℳ 50 Pf.	stets 1 ℳ 55 Pf.
- - 100 -	- 1 - 50 -	- 2 - 50 -	- 1 - 55 -
- - 300 -	- 2 - 50 -	- 3 - 40 -	- 1 - 55 -
- - 500 -	- 3 - 60 -	- 4 - 60 -	- 1 - 55 -
- - 800 -	- 3 - 60 -	- 5 - 20 -	- 2 - 05 -.

Wenn ein Gerichtsvollzieher oder ein Notar einen Protest in einem mehr als 2 km von seinem Amtsort entfernten Orte aufnimmt, erhöhen sich die Protestkosten noch um den oft nicht unbedeutenden Betrag der Tagegelder und Fuhrkosten, während bei Postprotest solche Mehrkosten nicht entstehen, weil die Protesterhebung durch die Landbriefträger ausgeführt wird und diesen für ihre Bestellgänge besondere Bezüge nicht zustehen. Falls die Post genötigt ist, ausnahmsweise bei Beauftragung von Beamten oder Unterbeamten aus anderen Amtsorten Tagegelder und Fuhrkosten zu zahlen, trägt sie die Kosten selbst. Soweit der Auftraggeber und der Wechselverpflichtete an demselben Orte wohnen, der Auftraggeber also in der Lage ist, einen Gerichtsvollzieher unmittelbar mit der Protestaufnahme zu betrauen, ist der Postprotest bei kleineren Wechselbeträgen teurer als der Gerichtsvollzieherprotest. Dabei dürfen auch die Postanweisungsgebühren nicht außer acht gelassen werden, die der Auftraggeber bei Heranziehung eines Gerichtsvollziehers ersparen kann.

Statistische Angaben.

Im folgenden wollen wir noch kurz auf die in der Nachweisung I (S. 120/121) enthaltenen statistischen Angaben eingehen. Die Betrachtung soll auf die wichtigsten Zweige des Postauftragsdienstes, die Postaufträge zur Geldeinziehung

[1]) In Preußen stehen an Gebühren für die Erhebung von Wechselprotesten zu

den Notaren		den Gerichtsvollziehern	
bei einem Werte bis 20 ℳ einschl.	40 Pf.,	bei einem Werte bis 50 ℳ einschl.	50 Pf.,
- - - - 60 -	- 70 -	- - - - 100 -	- 100 -
- - - - 120 -	- 120 -	- - - - 300 -	- 200 -
- - - - 300 -	- 240 -	- - - - 1000 -	- 300 - .
- - - - 450 -	- 300 -		
- - - - 650 -	- 360 -		
- - - - 900 -	- 420 -		

Für jeden Weg, den der Protestbeamte zur Vorlegung des Wechsels oder zur Feststellung der Wohnung durch Rückfrage bei der Polizeibehörde unternimmt, erhöht sich die Gebühr für den Gerichtsvollzieher um $^2/_{10}$ der Sätze, mindestens um 50 Pf., für den Notar um $^1/_{10}$, mindestens um 1 ℳ.

Digitized by Google

und die Postprotestaufträge beschränkt werden, da der Verkehr mit Postaufträgen zur Einholung der Annahmeerklärung, wie ein Blick in die Nachweisung zeigt, nur geringere Bedeutung hat.

Die Zahl der Aufträge zur Geldeinziehung ist, von einer verhältnismäßig starken Zunahme in den ersten zwanzig Jahren nach der Einführung abgesehen, im inneren deutschen Verkehr im großen und ganzen annähernd gleich geblieben. Die Gesamtstückzahl der im Reichs-Postgebiete zur Vorzeigung gekommenen Aufträge zur Geldeinziehung hat sich von 1875 bis 1910, also in 35 Jahren, auf etwas mehr als das Dreifache vermehrt, ebenso sind die auf den vorgezeigten Aufträgen haftenden Beträge auf etwas mehr als das Dreifache gestiegen. Demgegenüber sei vergleichsweise bemerkt, daß die Zahl der im Reichs-Postgebiete zur Einlösung vorgezeigten Briefnachnahmen in der Zeit von 1880 bis 1910 von 3,2 auf 37,5 Millionen Stück, also um fast das Zwölffache, zugenommen hat. Um wieviel die auf Briefnachnahmen haftenden Beträge in dieser Zeit gewachsen sind, ist aus der Statistik nicht zu ersehen, da sie nur die Summe der Beträge auf Brief- und Paketnachnahmen angibt; diese ist von 51,6 auf 1092,1 Millionen Mark, also auf mehr als das Einundzwanzigfache angewachsen. Während aber die Zahl der nicht eingelösten Nachnahmen von 1880 bis 1910[1]) von 0,2 auf 11,8 Millionen Stück, also auf das Neunundfünfzigfache gestiegen ist, hat sich die Zahl der nicht eingelösten Aufträge zur Geldeinziehung in dem Zeitraume von 1880 bis 1910 nicht einmal verdoppelt. Dabei wurden 1910 bei den Nachnahmen 20,9 v. H., bei den Aufträgen aber 31,4 v. H. der vorgezeigten Sendungen nicht eingelöst. Der Vomhundertsatz der nicht eingelösten Postaufträge war also von Anfang an viel höher als der der Nachnahmen. Die überaus große Zahl dieser Aufträge — fast $^1/_3$ aller zur Vorzeigung kommenden — muß überraschen. Von Bedeutung ist ferner, daß von den nicht eingelösten Postaufträgen nur eine kleine Zahl — bis 1905 im Durchschnitte der Jahre etwa 15 v. H.[2]) — zur Protesterhebung weitergegeben worden ist. Man darf daraus, daß von den der Post zur Einziehung übergebenen Wechseln eine sehr große Zahl nicht eingelöst und von diesen nur eine verhältnismäßig kleine Zahl zum Protest weitergegeben wird, den Schluß ziehen, daß es sich in weitgehendem Maße um Wechsel handelt, bei denen von vornherein auf die Erhebung der Wechselklage verzichtet werden soll, also um solche über kleinere Beträge, die die Aufwendung der Protestkosten nicht lohnen. Darauf deutet auch der niedrige Durchschnittsbetrag der Postaufträge hin, der sich schon seit 1900 auf etwa 128 ℳ stellt. Die Zahl zeigt ferner, daß der Postauftragsverkehr der Reichspost sich nur auf den Verkehr mit ganz kleinen Wechseln erstreckt und den Banken keinen Abbruch tut. Einen Beweis dafür erbringt sodann der Umstand, daß der Wert der im Reichs-Postgebiete zur Vorzeigung gekommenen Postaufträge zur Geldeinziehung im Jahre 1910 nur rund 600 Millionen Mark betrug und daß die tatsächlich eingezogenen Summen nur den Betrag von rund 425 Millionen Mark erreichten, während der Wert der in Deutschland jährlich in Umlauf gesetzten Wechsel auf über 30 Milliarden Mark geschätzt worden ist.

Von Belang ist noch die Frage, ob der Postauftragsdienst dem bei seiner Einrichtung ausschlaggebend gewesenen Gedanken gemäß vorzugsweise den Bewohnern kleiner Orte zu gute gekommen ist, denen die Möglichkeit der Benutzung von Banken im allgemeinen fehlt. Nach der Poststatistik für 1905[3])

[1]) Zu vergleichen die Nachweisung Archiv 1913, S. 274/275.

[2]) Der nach 1905 eingetretene starke Rückgang in der Zahl der zur Protestaufnahme weitergegebenen Aufträge — 1910 9,1 v. H. — ist darauf zurückzuführen, daß solche Aufträge jetzt oft als Postprotestaufträge aufgeliefert werden.

[3]) Für das Jahr 1910 enthält die Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung keine Unterlagen.

Digitized by Google

Nachwei

Postauftragsverkehr

Jahr	Postaufträge zur Geldeinziehung: innerhalb des Reichs-Postgebiets		aus Bayern und Württemberg		aus dem Auslande		aus dem Reichs-Postgebiete nach dem Auslande[1]	Gesamtzahl der im Reichs-Postgebiete zur Vorzeigung gekommenen Postaufträge zur Geldeinziehung		Zu- oder Abnahme[2] um		Von der Zahl in Sp. 9 wurden eingelöst	
	1000 Stück	über Mill. Mark	1000 Stück	über Mill. Mark	1000 Stück	über Mill. Mark	1000 Stück	1000 Stück	über Mill. Mark	1000 Stück	d. s. v. H.	1000 Stück	über Mill. Mark
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	11.	12.	13	14.
1872	133,7	9,3	3,1	0,2	—[3]	—	6,5	136,8	9,5	—	—	—	—
1875	1 487,7	177,3	53,8[4]	6,7[4]	—	—	85,7	1 541,5	184,0	1 404,7	102,7	—	—
1880	3 118,9	312,0	160,2	16,5	2,2	0,1	207,0	3 281,3	328,6	1 739,8	112,9	2 377,7	252,1
1885	3 884,4	368,0	213,5	21,2	35,7	1,5	317,1	4 133,6	390,7	852,3	26,0	2 983,0	297,3
1890	4 853,3	486,8	298,2	31,8	49,4	2,6	416,6	5 200,9	521,2	1 067,3	25,8	3 717,5	392,0
1895	5 154,0	528,8	318,5	35,7	62,7	3,6	439,5	5 535,2	568,1	334,3	6,4	3 812,3	410,4
1900	4 699,6	578,4	305,0	41,2	68,1	4,2	466,3	5 072,7	623,8	462,5	8,4	3 547,9	454,3
1905	4 496,7	552,8	286,7	37,5	72,2	4,5	451,3	4 855,6	594,8	217,1	4,3	3 409,3	432,5
1910	4 515,0[5]	564,1	292,1[5]	37,5	70,5	4,5	453,0	4 877,6[5]	606,1	22,0	0,5	3 345,5	425,5

entfielen von den im Reichs-Postgebiet überhaupt eingegangenen Postauftragsbriefen rund 55 v. H. auf Orte mit 10 000 oder weniger Einwohnern, während von den Nachnahmesendungen rund 50 v. H. auf solche Orte kamen (vgl. die Nachweisung 2). Wenn auch der Unterschied zwischen den beiden Zahlen nicht sehr groß ist, so ist bei einem Vergleiche doch zu beachten, daß am Nachnahmeverkehr das große Publikum und häufig gerade der kleine Mann beteiligt ist, während es sich beim Postauftragsdienst um einen fast rein kaufmännischen Verkehr handelt. Da aber das kaufmännische Leben in kleinen Orten nicht entfernt so entwickelt ist wie in großen, bedeutet der Satz von 55 v. H. eine sehr starke Beteiligung der kleinen Orte und des flachen Landes. Man kann durch die Statistik also feststellen, daß die bei der Einführung des Auftragsdienstes leitend gewesene Absicht in hohem Maße verwirklicht worden ist.

Anmerkungen:

[1]) Einschl. der Postaufträge nach Bayern und Württemberg.

[2]) Die Abnahme ist durch Unterstreichung der Zahlen gekennzeichnet.

[3]) Ein liegender Strich bedeutet: Keine Angaben in der Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Digitized by Google

sung 1.

der Reichs-Postverwaltung.

Postaufträge zur Geldeinziehung							Postaufträge zur Einholung der Annahmeerklärung									Jahr
Von der Zahl in Sp. 9 blieben uneingelöst			Von der Zahl in Sp. 15 wurden zum Protest[1]) gegeben		Unter der Zahl in Sp. 2 waren Aufträge zu Bücherpostsendungen	Durchschnittliche Höhe eines eingelösten Postauftrags	innerhalb des Reichs-Postgebiets	aus Bayern und Württemberg	insgesamt vorgezeigt	Von der Zahl in Sp. 24 sind nicht ausgeführt		Von der Zahl in Sp. 25 wurden zum Protest gegeben		Zu- oder Abnahme[2])		
1000 Stück	d. s. v. H.	über Mill. Mark	1000 Stück	d. s. v. H.	1000 Stück	Mark	1000 Stück	1000 Stück	1000 Stück	1000 Stück	d. s. v. H.	1000 Stück	d. s. v. H.	1000 Stück	d. s. v. H.	
15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28	29.	30.	31.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1872
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1875
903,6	27,5	76,4	126,6	14,0	—	106	55,3	4,6	59,9	14,8	24,7	1,4	9,1	—	—	1880
1 150,6	27,8	93,4	128,2	11,1	4,1	100	56,7	5,1	61,8	16,0	25,8	1,2	7,3	1,9	3,2	1885
1 483,4	28,5	129,2	159,8	10,8	2,4	105	48,7	4,7	53,4	12,8	24,0	1,2	9,4	8,4	13,6	1890
1 722,9	31,1	157,7	216,1	12,5	5,1	108	46,1	4,7	50,8	12,9	25,4	1,0	7,8	2,6	4,9	1895
1 524,8	30,1	169,5	217,5	14,3	—	128	52,5	6,4	58,9	14,1	23,9	1,5	10,6	8,1	16,0	1900
1 446,3	29,8	162,3	—	18,0	—	127	39,3	5,2	44,5	9,4	21,2	—	15,5	14,4	24,4	1905
1 532,1	31,4	180,6	140,9[6])	9,2	—	127	38,9	4,3	43,2	10,4	24,1	0,9	8,7	1,3	2,9	1910

Über den Postprotestdienst sind bisher nur für das Jahr 1910 statistische Angaben veröffentlicht worden. In diesem Jahre sind im Reichs-Postgebiet — einschließlich der aus Bayern und Württemberg stammenden — ingesamt rund 1 619 200 Postprotestaufträge vorgezeigt worden, von denen rund 1 387 400 Stück = 85,7 v. H. eingelöst wurden. Von den übrigen 231 800 Aufträgen wurden 219 200, d. s. 13,5 v. H. der Gesamtzahl durch die Post protestiert. Die Zahl der Postprotestaufträge ist inzwischen von Jahr zu Jahr in erfreulichem Maße gestiegen. Es hat sich gezeigt, daß die Post mit der Einführung des Postprotestdienstes einem vorhandenen Bedürfnisse entgegengekommen ist. In entsprechendem Grade hat sich die Zahl der zum Protest weitergegebenen Aufträge zur Geldeinziehung natürlich verringert; sie ist von 1905 bis 1910, wie die Nachweisung 1 zeigt, von 18,0 v. H. der nicht eingelösten Aufträge auf 9,2 v. H. gesunken.

---

[4]) Einschl. der Postaufträge aus der Schweiz und Helgoland; vom Jahre 1880 ab sind diese Aufträge in den Sp. 6 und 7 enthalten

[5]) Einschl. der Postprotestaufträge.

[6]) Die Stückzahl der Sp. 18 umfaßt nur Postaufträge, die an außerhalb der Postverwaltung stehende Protestbeamte weitergegeben worden sind. Durch die Post protestierte Wechsel sind in der Spalte nicht enthalten.

Digitized by Google

Nachweisung 2.

Lfde. Nr.	Ober-Postdirektionsbezirk	Eingegangene Postauftragsbriefe		Eingegangene Postnachnahmesendungen	
		insgesamt	in Orten mit weniger als 10 000 Einwohnern	insgesamt	in Orten mit weniger als 10 000 Einwohnern
		Stück	Stück	Stück	Stück
1.	Aachen	89 315	60 717	418 201	188 295
2.	Berlin	235 342	28 311	2 735 985	176 548
3.	Braunschweig	73 837	41 874	656 033	398 992
4.	Bremen	61 253	31 085	556 727	274 584
5.	Breslau	95 134	49 272	1 120 985	591 082
6.	Bromberg	66 069	47 520	664 990	488 333
7.	Cassel	80 874	53 365	693 731	438 859
8.	Chemnitz	187 945	104 235	1 363 057	687 819
9.	Coblenz	91 189	71 878	581 089	424 135
10.	Cöln	203 664	98 011	1 124 508	375 472
11.	Danzig	79 159	42 733	833 311	464 411
12.	Darmstadt	136 386	97 098	860 165	537 383
13.	Dortmund	285 301	144 604	2 190 087	803 948
14.	Dresden	172 770	79 661	1 298 849	586 332
15.	Düsseldorf	405 467	165 033	2 772 892	799 258
16.	Erfurt	243 612	160 065	1 430 898	791 583
17.	Frankfurt (Main)	164 645	87 282	986 992	440 137
18.	Frankfurt (Oder)	70 741	41 322	814 473	509 518
19.	Gumbinnen	42 959	32 274	445 702	341 578
20.	Halle (Saale)	89 539	46 103	843 172	462 011
21.	Hamburg	134 032	35 169	1 003 766	246 364
22.	Hannover	102 353	50 674	904 058	483 215
23.	Karlsruhe (Baden)	143 779	75 310	943 943	386 408
24.	Kiel	106 218	71 967	1 013 620	691 650
25.	Königsberg (Pr.)	60 266	36 271	710 837	455 537
26.	Köslin	26 209	15 940	304 431	211 086
27.	Konstanz	114 614	92 686	670 271	476 376
28.	Leipzig	137 802	65 999	1 030 953	424 571
29.	Liegnitz	74 757	42 778	809 196	502 363
30.	Magdeburg	109 579	42 326	1 127 575	549 437
31.	Metz	110 599	89 308	619 177	493 776
32.	Minden (Westf.)	87 910	62 428	692 872	465 855
33.	Münster (Westf.)	86 995	64 880	635 704	443 593
34.	Oldenburg (Grhzgt.)	82 519	53 923	698 250	476 490
35.	Oppeln	100 469	49 740	1 359 371	788 398
36.	Posen	77 825	51 309	722 630	499 085
37.	Potsdam	95 898	55 420	1 011 704	664 233
38.	Schwerin (Mecklb.)	48 894	29 200	561 368	384 973
39.	Stettin	64 167	34 204	700 291	402 058
40.	Straßburg (Els.)	158 509	103 596	914 305	576 817
41.	Trier	101 520	78 837	714 374	531 246
	Zus.	4 900 115	2 684 408 = 54,78 v. H. der Gesamtzahl	39 610 143	20 023 818 = 50,55 v. H. der Gesamtzahl

Anmerkung. Die Nachweisung gibt kein ganz genaues Bild. In Wirklichkeit ist der Vomhundertsatz von Aufträgen und Nachnahmen, der auf Orte mit weniger als 10 000 Einwohnern entfällt, etwas größer, da die Landorte, die zum Bestellbezirke von Postanstalten in Orten mit mehr als 10 000 Einwohnern gehören, unberücksichtigt geblieben sind.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Das österreichische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1913.

Der im Kaiserl. Königl. Handelsministerium zusammengestellten Statistik des österreichischen Post- und Telegraphenwesens im Jahre 1913 entnehmen wir folgende Angaben.

Allgemeines. Das Post- und Telegraphengebiet der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder umfaßt 300 007 qkm mit 28 571 934 Einwohnern (nach der Zählung vom 31. Dezember 1910). Die Post-, Telegraphen- und Fernsprechangelegenheiten werden von der III. Sektion des Handelsministeriums bearbeitet. An der Spitze der Sektion steht ein Sektionschef mit dem Titel »Generaldirektor für Post- und Telegraphenangelegenheiten«. Verwaltungsbehörden für die einzelnen Kronländer sind die Post- und Telegraphendirektionen; den Betriebsdienst besorgen vereinigte Post- und Telegraphenämter, selbständige Post- und selbständige Telegraphenämter, Telephonzentralen und öffentliche Fernsprechstellen, außerdem in kleineren Orten Postablagen. Die Post- und Telegraphenämter werden eingeteilt in ärarische Postämter und Klassenpostämter (Ämter I., II. und III. Klasse). Bei den ärarischen Postämtern wird der Dienst vorwiegend von Staatsbeamten (landesfürstlichen Beamten und Unterbeamten mit Staatsdienereigenschaft), bei den nichtärarischen, den Klassenpostämtern, von solchen Personen wahrgenommen, die nicht die Eigenschaft von Staatsdienern besitzen. Den Dienst bei den Postablagen versehen die von den Post- und Telegraphendirektionen bestellten Geschäftsführer. Alle Postämter sind Sammelstellen des K. K. Postsparkassenamts. Die österreichische Post- und Telegraphenverwaltung verwaltet auch das Post- und Telegraphenwesen des Fürstentums Liechtenstein. Die dort bestehenden Postanstalten sind der Direktion in Innsbruck untergeordnet.

Postwesen.	1913	1912
Zahl der Postanstalten	10 021	9 859
davon:		
a) auf österreichischem Staatsgebiete	9 985	9 823
und zwar:		
ärarische Postämter	507	503
nichtärarische Postämter I. Klasse	1 220	1 213
II. -	2 519	2 483
III. -	2 834	2 788
Postablagen	2 905	2 836
b) auf fremdem Staatsgebiete	36	36
und zwar:		
im Fürstentume Liechtenstein	5	5
in Albanien, Bulgarien, Griechenland, der europäischen und der asiatischen Türkei	31	31

Eine Postanstalt entfiel im österreichischen Staatsgebiet auf 30,05 qkm (1912: 30,50) mit 2862 Einwohnern (1912: 2959). Verhältnismäßig die meisten Postanstalten zählte Schlesien — eine auf 16 qkm —, die wenigsten Dalmatien — eine auf 51,34 qkm. Amtliche Verkaufstellen (Privatverschleißstellen) für Postwertzeichen waren 35 141 (1912: 34 853) vorhanden.

Landbestelldienst bestand bei 3657 Postämtern (1912: 3581); die Zahl der von den Landbriefträgern begangenen Ortschaften belief sich auf 36 031 (1912: 35 470); davon hatten 346 mehr und 1602 weniger als eine Bestellung täglich.

Digitized by Google

Beförderungsdienst. Es betrug die Zahl der	1913	1912
Beamtenbahnposten	189	188
Bahnposten niederer Ordnung	437	430
Seeposten	13	11
Anstalten für den Beförderungsdienst auf Landstraßen (Poststationen, Poststallämter, Postfahrtenunternehmungen)	2 953	2 892
zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge	3 715	3 521
Postkurse auf Straßen	10 234	10 012
zur Postbeförderung benutzten Dampf- und Segelschiffverbindungen	245	246
Bahnpostwagen	962	923
Postabteile in Eisenbahnwagen	405	393
Straßenwagen und Schlitten	9 475	9 278
Kraftfahrzeuge (einschl. 5 [8] Anhängewagen)	236	219

Verkehrsumfang:	1913	1912
Beförderte Briefsendungen ... Stück	2 049 922 720	1 968 136 720
darunter eingeschriebene ... -	75 028 810	70 148 410
Beförderte Pakete ohne Wertangabe ... -	86 173 420	83 588 690
- - mit - ... -	5 299 800	5 036 770
- Briefe (Schachteln) mit Wertangabe Stück	3 440 490	3 332 070
Eingezahlte Postanweisungen ... -	39 562 221	38 468 248
- - . .. Betrag Kronen	1 954 596 740	1 945 208 408
Ausgezahlte - ... Stück	41 756 058	40 705 892
- - .. Betrag Kronen	2 085 886 015	2 083 376 187
Eingegangene Postaufträge ... Stück	675 413	583 066
eingelöster Betrag ... Kronen	45 316 545	38 809 769
Eingegangene Nachnahmesendungen .... Stück	11 870 105	11 024 724
eingelöster Betrag ... Kronen	175 076 844	166 104 162
Beförderte Zeitungsnummern ... Stück	330 209 890	320 894 410
Unanbringbare Sendungen ... -	1 152 585	1 102 122
wovon endgültig unanbringbar geblieben sind oder auf je eine Million aufgegebener Sendungen	v. H. 98 612	v. H. 98 617

Telegraphenwesen.	1913	1912
Länge der Telegraphenlinien ... km	47 518	47 191
Hiervon entfallen		
auf die Staatstelegraphenverwaltung .. -	40 608	40 581
- - Eisenbahnverwaltungen ... -	6 758	6 453
- Privatanlagen ... -	152	157
Länge der Telegraphenleitungen ... -	242 899	238 917
Hiervon entfallen		
auf die Staatstelegraphenverwaltung .. -	158 649	157 629
- - Eisenbahnverwaltungen ... -	83 154	80 250
- Privatanlagen ... -	1 096	1 038

Digitized by Google

	1913	1914
Zahl der Telegraphenstationen	7 282	7 088
Hiervon:		
Staatstelegraphenstationen	4 803	4 717
Eisenbahntelegraphenstationen	2 459	2 368
Privattelegraphenstationen	20	3
Eine Station entfällt auf qkm	41,1	42,1
Zahl der beförderten Telegramme	23 342 840	23 866 058

Rohrpostanlagen.

	1913	1912
Zahl der Rohrpostämter	60	59
Länge der Rohrpoststrecken km	89,535	88,362
Zahl der mit der Rohrpost beförderten Sendungen	9 612 251	9 589 654

Fernsprechwesen.

	1913	1912
Zahl der Ortsnetze	1 424	1 205
Drahtlänge der Ortsnetze km	477 093	430 462
Linienlänge der Fernsprechleitungen von Ort zu Ort km	16 069	14 838
Drahtlänge der Fernsprechleitungen von Ort zu Ort km	80 829	69 988
Zahl der Vermittelungsanstalten	1 844	1 595
- - öffentlichen Sprechstellen	2 235	1 928
- - Fernsprechanschlüsse	157 933	141 327
- - vermittelten Ortsgespräche	380 776 386	354 416 331
- - - Ferngespräche	7 361 725	6 254 765
- - - Telegramme	3 840 401	3 843 394

Personal.

	1913	1912
Personal der leitenden Behörden	5 757	5 758
- - Postdirektionskassen und der ärarischen Postämter	37 537	36 541
Personal der nichtärarischen Postämter I. bis III. Klasse [1]	25 224	24 509
zusammen	68 518	66 808
Personal des Poststalldienstes [2]	8 152	7 927
insgesamt	75 524	73 589

[1]) Einschließlich der Telegraphennebenstationen.

[2]) Darunter 1146 Postmeister und Postexpedienten (Poststallhalter und Postfahrtenunternehmer), die in den Angaben über den Personalstand der Postämter I. bis III. Klasse einbegriffen sind.

Digitized by Google

Finanzielles Ergebnis.	1913	1912
Gesamteinnahmen[1]) ..... Kronen	212 498 080	204 059 785
Gesamtausgaben ..... -	205 909 093	206 596 723
Sonach Zuschuß (—) oder Überschuß (+) Kronen	+ 6 588 987	— 2 536 938
Einnahmen aus den Postgebühren.. -	157 939 631	153 265 149
Telegrapheneinnahmen ..... -	18 895 363	18 301 283
Einnahmen aus dem Fernsprechwesen -	28 367 157	25 552 428
Sonstige und außerordentliche Einnahmen Kronen	7 295 929	6 940 925
Persönliche Ausgaben ..... -	112 581 737	108 932 791
Sachliche Ausgaben ..... -	58 027 462	58 601 380
Außerordentliche Ausgaben ..... -	33 289 908	37 157 950.

Die Fernsprechverbindung New York-San Francisco.

Am 25. Januar 1915 ist nach einer Mitteilung der Electrical World die Fernsprechverbindung zwischen New York und San Francisco im Beisein einer geladenen Gesellschaft feierlich eröffnet worden. Das erste Gespräch führte Graham Bell, der Vervollkommner des elektromagnetischen Fernsprechers, von dem Verwaltungsgebäude der American Telephone and Telegraph Company in der Dey Street in New York aus mit Thomas A. Watson in San Francisco, der 1876 den ersten Fernsprecher nach den Angaben Bells gebaut hatte. Als Sender wurde bei dem Gespräch eine getreue Nachbildung des Apparats benutzt, mittels dessen Bell am 10. März 1876 von New York aus mit Watson in Boston gesprochen hatte. Auch der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, Wilson, unterhielt sich von Washington aus mit dem Vorsitzenden der Panama-Pacific International Exposition in San Francisco. Sodann wurde durch Vermittelung von New York eine Verbindung zwischen San Francisco und Jekyl Island, 1000 engl. Meilen südlich von New York, hergestellt, von wo Theodor N. Vail, der Präsident der American Telephone and Telegraph Company, mit Thomas Watson in San Francisco sprach. Um etwaige Störungen schnell beseitigen zu können, waren auf der ganzen Strecke Aufseher mit Kraftwagen, zu deren Beförderung in unwegsamen Gebieten Maultiere bereit gehalten wurden, so verteilt, daß ein während der Feier auftretender Fehler in spätestens zwei Stunden hätte beseitigt werden können.

Die Feier wurde mit einer Ansprache des Präsidenten der New York Telephone Company Bethell eingeleitet, der auf die außerordentliche Entwicklung des Fernsprechwesens in den Vereinigten Staaten von Amerika hinwies und besonders die großen Verdienste der American Telephone and Telegraph Company an diesem Kulturwerke hervorhob. Sodann machte der erste Ingenieur der Gesellschaft J. J. Carty der Versammlung einige wichtige

[1]) Im Jahre 1913 wurde ein Geschäftsüberschuß des Postsparkassenamts, der der Post- und Telegraphenanstalt nach Art. 19 des Gesetzes vom 18. Mai 1882, R.G.Bl. Nr. 56, und des § 10 des Gesetzes vom 19. November 1887, R.G.Bl. Nr. 133 als Einnahme zuzufallen hätte, nicht erzielt.

Digitized by Google

Angaben über die Ausdehnung und die Bauart der Fernsprechlinie, die den Atlantischen mit dem Stillen Ozean verbindet. Nachdem 1911 die Strecke New York–Denver[1]) und 1913 die Strecke Denver–Salt Lake City in Betrieb genommen worden war, konnte 1914 das letzte Glied der Verbindung, die 770 engl. Meilen lange Strecke Salt Lake City–San Francisco vollendet werden. Beim Bau dieses Abschnitts waren große Schwierigkeiten zu überwinden. Die Linie verläuft teils durch Salzsümpfe von ungeheurer Ausdehnung, teils durch zerklüftetes Gebirge. Bei dem Fehlen jeglicher Wege war die Herbeischaffung und die Verteilung der Baustoffe nur mit Mühe zu bewerkstelligen. Dazu kam, daß in den Salzsümpfen Stangen von 18 Zoll (rd. 45 cm) Durchmesser 3 Fuß tief (rd. 91 cm) gesetzt werden mußten, während sonst allgemein 18 Fuß lange (rd. 5,5 m) Stangen aus Sandelholz mit einem Durchmesser von 4 Zoll (rd. 10 cm) am Zopfende und 8 Zoll (rd. 20 cm) am Fußende verwendet wurden.

Die Verbindung New York–San Francisco berührt 13 Staaten und setzt sich aus folgenden Teilstrecken zusammen:

New York–Pittsburg	390 engl. Meilen	= rd.	627 km
Pittsburg–Chicago	545 - -	= -	876 -
Chicago–Omaha	500 - -	= -	804 -
Omaha–Denver	585 - -	= -	941 -
Denver–Salt Lake City.....	580 - -	= -	933 -
Salt Lake City–San Francisco ...	770 - -	= -	1 238 -
zusammen	3370 engl. Meilen	= rd.	5 419 km.

Boston erhält den Anschluß an die Überlandlinie in Chicago über Buffalo (Boston–Buffalo 465 engl. Meilen = 749 km und Buffalo–Chicago 605 engl. Meilen = 974 km). Die Strecke New York–Denver gehört der American Telegraph and Telephone Company, die Strecke Denver–San Francisco teils der Mountain States Telephone and Telegraph Company, teils der Pacific Telephone and Telegraph Company. Die beiden Gesellschaften zählen zu den von der American Telephone and Telegraph Company abhängigen Bell-Gesellschaften.

Auf der ganzen Strecke sind an dem Gestänge zwei Doppelleitungen nebeneinander angebracht, die zum Doppelsprechen zusammengeschlossen sind, so daß drei Absatzwege für den Verkehr zur Verfügung stehen. Für die Leitungen ist hartgezogener Kupferdraht Nr. 8 B. W. G. von 0,165 Zoll Durchmesser (4,2 mm) und von 870 lbs auf die engl. Meile (Doppelleitung) verwandt worden. Das Kupfergewicht der vier Drähte beträgt 5 920 000 lbs. Die Linie enthält 130 000 Stangen. Die Einschaltung von Kabeln ist nach Möglichkeit vermieden worden; nur auf etwa insgesamt 10 engl. Meilen sind die Leitungen unterirdisch geführt. Sowohl die Stammleitungen als auch die Doppelsprechschaltung sind in Abständen von 8 engl. Meilen (13 km) mit Pupinspulen ausgerüstet. Diese haben einen Durchmesser von 4 oder 5 Zoll (10,2 oder 12,7 mm). Der zu ihrer Herstellung verwendete Eisendraht ist 0,004 Zoll (0,1 mm) stark und hat eine gesamte Länge von 13 600 engl. Meilen für jeden Sprechkreis. Die Einschaltung der Pupinspulen allein würde indes noch nicht eine ausreichende Sprechverständigung auf eine so große Entfernung ermöglicht haben. Zur Verbesserung der Lautübertragung und zur Verringerung der Dämpfung der elektrischen Sprechwellen werden außerdem Fernsprechrelais benutzt. Über die Bauart dieser Apparate sind leider keine Mitteilungen gemacht worden. Es darf

[1]) Archiv 1913, S. 499.

Digitized by Google

jedoch angenommen werden, daß Verstärker nach Art der Liebenschen Lampen in Gebrauch stehen.

Die Inbetriebnahme der Überlandlinie New York–San Francisco stellt einen weiteren bedeutsamen Fortschritt im Fernsprechwesen dar und eröffnet diesem Verkehrsmittel ein neues Feld für seine Anwendung. Der Umstand, daß es möglich ist, die menschliche Stimme auf so ungeheure Entfernungen zu übertragen, wird Technik und Wissenschaft anspornen, die zur Zeit noch vorhandenen Schwierigkeiten zu beseitigen und die Anlage mehr und mehr zu vervollkommnen. Schon in dem jetzigen Zustande stellt die Fernsprechverbindung eine wesentliche Bereicherung der Verkehrsmöglichkeiten dar, namentlich, wenn man zum Vergleiche heranzieht, daß der Schnellzug von New York nach San Francisco 90 Stunden und ein Dampfschiff durch den Panamakanal 16 Tage Fahrzeit braucht, während ein Gespräch schon kurze Zeit nach der Anmeldung geführt werden kann. Allerdings ist die Gesprächgebühr selbst für amerikanische Verhältnisse recht hoch, für die ersten drei Minuten werden 20,70 $ = 86 ℳ 94 Pf. und für jede weitere Minute 6,75 $ = 28 ℳ 35 Pf. erhoben. Hierbei muß berücksichtigt werden, daß die Verbindung auf der ganzen Strecke nur in einem verhältnismäßig geringen Grade ausgenutzt werden kann, da der Zeitunterschied zwischen New York und San Francisco 3 Stunden beträgt, beide Orte mithin nur während 5 Stunden gemeinsame Geschäftszeit haben.

LITERATUR.

Der internationale Nachrichtenverkehr und der Krieg. Von Dr. jur. P. D. Fischer, Wirklichem Geheimen Rate. 46 Seiten. Geheftet 80 Pf. Leipzig 1915. Verlag von S. Hirzel.

Der Verfasser untersucht den Einfluß, den der gegenwärtige Weltkrieg auf den internationalen Nachrichtenaustausch ausübt, und der sich infolge der weitreichenden Unterbindung dieses Verkehrs in einer nachhaltigen Schädigung unserer politischen, militärischen, wirtschaftlichen und Kultur-Interessen äußert. Um die Nachteile und Schäden zu vermindern, wird ein möglichst ausgedehnter Privatbriefwechsel zur Aufklärung der Neutralen über die wirkliche Sachlage und zur Widerlegung der gegen uns verbreiteten Lügen und Verleumdungen empfohlen, ferner eine Milderung der militärischen Überwachung des diesem Zwecke dienenden Privat- und des Geschäftsverkehrs oder mindestens eine Beschleunigung der militärischen Durchsicht, des weiteren eine regere Einwirkung auf die öffentliche Meinung der neutralen Länder durch die berufenen Vertretungen des Reichs und tunlichste Förderung der drahtlosen Telegraphie. Zur Verhütung einer Wiederkehr solcher Schäden müsse angestrebt werden, das englische Kabelmonopol zu durchbrechen und einen wirksameren völkerrechtlichen Schutz für den Kabelverkehr dadurch zu erlangen, daß die Kriegführenden die Kabel ihres Gebiets während der Dauer des Krieges der Verwaltung durch Neutrale übergeben.

Wird auch manches hiervon zunächst noch Wunsch bleiben, so wird doch niemand das Heftchen nach dem Durchlesen unbefriedigt beiseite legen; es ist von kundiger Hand mit warmer Begeisterung für die Sache des Vaterlandes geschrieben und durch die Einflechtung persönlicher Erinnerungen und Erfahrungen anregend bereichert.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 5. BERLIN, MAI. **1915.**

INHALT: Der Geschäftsbericht der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika für das Rechnungsjahr 1913/14, S. 129. — Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung (Schluß), S. 137. — Beitrag zur Frage der Ersatzpflicht des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers, S. 149. — Reichsgerichtsentscheidung über die Einheitlichkeit des Beförderungswillens, S. 155.

Kleine Mitteilungen: Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal während des Rechnungsjahrs 1913, S. 157. — Beginn des elektrischen Eisenbahnbetriebs in Lappland, S. 158. — Die Sparkassen im Deutschen Reiche und in Preußen, S. 159.

Schriftwerke: Langhans, Prof. Paul, Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer, S. 160.

Der Geschäftsbericht der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika für das Rechnungsjahr 1913/14.

Die Einnahmen der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika beliefen sich in dem am 30. Juni 1914 beendeten Rechnungsjahre 1913/14 auf 287 934 565 $, mithin auf fast 8 v. H. mehr als im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 283 543 769 $, wozu noch die durch Feuer, Raub usw. entstandenen Verluste treten (14 333 $), so daß ein rechnungsmäßiger Überschuß von 4 376 463 $ bleibt. Wie der Bericht ausführt, ist dieses Ergebnis für Vergleichzwecke nicht ohne weiteres brauchbar. Die Ausgaben schließen auf der einen Seite nicht die Beträge der Verpflichtungen ein, die die Postverwaltung 1913/14 übernommen hat, die aber noch nicht abgewickelt sind (9 327 256 $), auf der anderen Seite enthalten sie Zahlungen für Verpflichtungen aus früheren Jahren (8 520 480 $), die erst 1913/14 beglichen worden sind. Demgemäß stellt sich der wirkliche Überschuß auf 3 569 687 $. Der Überschuß des Rechnungsjahres 1912/13 ist jetzt endgültig auf 3 895 502 $ festgestellt. Da nunmehr zwei aufeinander folgende Rechnungsjahre ein günstiges Ergebnis gehabt haben, darf man erwarten, daß es der Verwaltung gelingen wird, die Einnahmen und Ausgaben dauernd ohne Zuschuß im Gleichgewichte zu halten. Der Reinertrag ist freilich trotz seiner an sich ansehnlichen Höhe im Verhältnis zur Einnahme nur gering (1,24 v. H.). In früheren Jahren waren, wie die Zusammenstellung auf Seite 130 zeigt, fast stets Fehlbeträge zu verzeichnen, die bis zu 17 000 000 $ im Jahre 1909 hinaufgingen. Vor 1911 hatte die Postverwaltung zum letzten Male im Jahre 1883 einen Überschuß (rd. 1 000 000 $), der indes durch die Herabsetzung des inländischen Brief-

Digitized by Google

Vergleichende Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Postverwaltung in verschiedenen Jahren.

Jahr	Einnahme und Ausgabe	Betrag $	Jahr	Einnahme und Ausgabe	Betrag $
1800	Einnahme	280 804	1880	Einnahme	33 315 479
	Ausgabe	213 994		Ausgabe	36 542 804
	Überschuß	66 810		Überschuß	—
	Zuschuß	—		Zuschuß	3 227 325
1810	Einnahme	551 684	1890	Einnahme	60 882 098
	Ausgabe	495 969		Ausgabe	66 259 548
	Überschuß	55 715		Überschuß	—
	Zuschuß	—		Zuschuß	5 377 450
1820	Einnahme	1 111 927	1900	Einnahme	102 354 579
	Ausgabe	1 160 926		Ausgabe	107 740 267
	Überschuß	—		Überschuß	—
	Zuschuß	48 999		Zuschuß	5 385 688
1830	Einnahme	1 850 583	1905	Einnahme	152 826 585
	Ausgabe	1 932 708		Ausgabe	167 399 169
	Überschuß	—		Überschuß	—
	Zuschuß	82 125		Zuschuß	14 572 584
1840	Einnahme	4 543 522	1910	Einnahme	224 128 657
	Ausgabe	4 718 236		Ausgabe	229 977 224
	Überschuß	—		Überschuß	—
	Zuschuß	174 714		Zuschuß	5 848 567
1850	Einnahme	5 499 984	1911	Einnahme	237 879 823
	Ausgabe	5 212 953		Ausgabe	237 648 926
	Überschuß	287 031		Überschuß	230 897
	Zuschuß	—		Zuschuß	—
1860	Einnahme	8 518 067	1912	Einnahme	246 744 015
	Ausgabe	19 170 610		Ausgabe	248 525 450
	Überschuß	—		Überschuß	—
	Zuschuß	10 652 543		Zuschuß	1 781 435
1870	Einnahme	19 772 221	1913	Einnahme	266 619 525
	Ausgabe	23 998 837		Ausgabe	262 067 541
	Überschuß	—		Überschuß	4 551 984
	Zuschuß	4 226 616		Zuschuß	—

Digitized by Google

portos von 3 cents auf 2 cents im Handumdrehen verbraucht und in einen Fehlbetrag umgewandelt wurde. Seit 1836 hat die Verwaltung niemals Erträge zur Verwendung für die allgemeinen Staatszwecke an das Schatzamt abgeliefert. In bezug auf das Kassen- und Rechnungswesen, das von dem Third Assistant Postmaster General geleitet wurde, ist hervorzuheben, daß das Schatzamt dem Postmaster General im Jahre 1913/14 trotz der fast 300 000 000 $ betragenden Ausgaben in keinem Falle Vorschüsse zur Deckung vorübergehender oder dauernder Fehlbeträge zu geben brauchte, während sonst hohe Beträge als Betriebsmittel für die Post bereitgestellt werden mußten.

Der von der Verwaltung eingeschlagene Weg zum weiteren Ausbau des Postwesens hat sich als richtig erwiesen; gute Erfolge wurden bereits erreicht. Wie in dem vorletzten Jahresbericht ausführlich dargelegt worden ist, soll die Postverwaltung im wesentlichen nach folgenden Zielen streben: Verbesserung der gesamten Verwaltung zum Nutzen der Allgemeinheit, nicht zur Erlangung von Überschüssen; Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den Ausbau und die Vereinfachung der Verwaltungsformen; Anerkennung des Verdienstes und Ausmerzung des Parteigängerwesens; Ausdehnung des Dienstes, wo immer die Umstände es rechtfertigen; Ermäßigung der Gebühren, soweit es die allgemeinen Grundsätze der Geldwirtschaft gestatten; Errichtung eines einheitlichen Dienstes in allen Gemeinden und Bezirken des Landes. Der Umstand, daß der Staat das alleinige Recht zur Einsammlung, Beförderung und Verteilung von Postsendungen hat, schließt die Verpflichtung ein, diese Dienste allen Bürgern gleichmäßig zuteil werden zu lassen. Der Postdienst kann daher nicht ausschließlich nach Gesichtspunkten geleitet werden, die für private Unternehmungen maßgebend sind. Ob Postanstalten eingerichtet, ob Diensterweiterungen eingeführt werden sollen oder nicht, sind Fragen, die nicht lediglich mit Rücksicht auf eine Ertragsfähigkeit der Neuerungen betrachtet und beurteilt werden dürfen. Trotzdem ist es die Pflicht der Verwaltung, alle mit Vereinfachungen und Ersparnissen verbundenen Verfahren anzuwenden, die von privaten Unternehmungen entwickelt oder von erfinderischen Geistern angegeben werden. Der beste Dienst bei den geringsten Ausgaben muß die Hauptregel für den Staatsbetrieb sein. In dieser Beziehung hat die Postverwaltung im letzten Jahre vorzügliche Fortschritte gemacht. Über die Entwicklung der einzelnen Betriebzweige sei aus dem Berichte folgendes angeführt.

Der erst seit zwei Jahren eingerichtete Postpaketdienst hat weiter einen ganz unerwarteten Aufschwung genommen. Nach zuverlässigen Schätzungen werden jetzt jährlich 800 000 000 Pakete durch die Post befördert. Die Zunahme dieses Verkehrs hat der Verwaltung manche schwierige Aufgabe gestellt; namentlich mußten die Einrichtungen für die Beförderung und Lagerung der Pakete verbessert und die Vorschriften über den Paketdienst in mehreren Punkten geändert werden. Die Schwierigkeiten sind glatt überwunden worden, und selbst während der großen Feste, wo der Paketverkehr an vielen Orten einen ganz außerordentlichen Umfang annahm, hat sich die Bestellung besser als früher abgewickelt. Von der Gesamtzahl der gegen Beschädigung oder Verlust versicherten Pakete sind 0,07 v. H., von der der gewöhnlichen Pakete 0,1 v. H. beschädigt worden oder verloren gegangen. In der Hauptsache sind die Beschädigungen auf unsachliche Verpackung, nur in seltenen Fällen auf schlechte Behandlung bei der Beförderung zurückzuführen gewesen. Seit dem 1. Juli 1913 ist die Versicherungsgebühr für Pakete im Werte bis zu 25 $ von 10 auf 5 cents und für Pakete im Werte von 25 bis 50 $ auf 10 cents ermäßigt worden. Die Gebührenherabsetzung hat wesentlich zur Hebung des Paketdienstes beigetragen. Im Rechnungs-

Digitized by Google

jahre 1913/14 sind 13 000 000 Pakete versichert worden. An Nachnahmepaketen wurden 3 000 000 Stück mit einem Nachnahmebetrage von 14 500 000 $ abgesandt. Da der weiteren Entwicklung des Postpaketverkehrs die Höhe der Gebühren und die Beschränkung des Gewichts entgegenstanden, wurden vom 15. August 1913 ab das Höchstgewicht für die erste und die zweite Zone von 11 auf 20 Pfund heraufgesetzt und die Gebühren ermäßigt. Vom 1. Januar 1914 ab wurde das Höchstgewicht für die erste und die zweite Zone weiter auf 50 Pfund und für die übrigen Zonen von 11 auf 20 Pfund erhöht. Die Gebührenänderung ist für den Verkehr von großer Bedeutung, da jetzt eine große Menge von Waren und Erzeugnissen als Paket versandt werden können, die früher von der Postbeförderung ausgeschlossen waren. Namentlich ziehen die Landwirte aus der Maßnahme, die den Erzeuger und den Verbraucher in nähere Beziehung zueinander bringt, großen Nutzen. Bei 12 großen Postanstalten ist ein besonderer, sogenannter »farm-to-city service« eingerichtet worden, der in erster Linie den unmittelbaren Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse an die städtische Bevölkerung fördern soll. Die Landwirte wurden aufgefordert, den Postämtern ihre Namen und die Waren, die sie zu verkaufen wünschen, mitzuteilen; die Angaben wurden in Verzeichnissen zusammengestellt, gedruckt und in den Städten durch die Briefträger verteilt. Der Erfolg überstieg alle Erwartungen; die Sendungen mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen nahmen bei den 12 Postämtern einen solchen Umfang an, daß jetzt der »farm-to-city service« bei weiteren 18 Ämtern eingeführt worden ist. Seit dem 16. März 1914 dürfen auch Bücher mit der Paketpost verschickt werden, was zu einer ausgedehnten Benutzung der Einrichtung durch Büchereien, Schulen, Verleger usw. geführt hat. Den Paketen dürfen Briefe beigefügt werden, wenn sie außen an den Paketen befestigt und ordnungsmäßig frankiert sind. Ebenso kann jetzt die Paketpost auch zur Versendung von Wildbret benutzt werden; während der gesetzlichen Schonzeiten müssen die Postanstalten die Annahme von Wildsendungen jedoch ablehnen.

Die Frage der Verstaatlichung der Telegraphen- nnd Fernsprechanlagen wird dem Kongreß erneut zur Erwägung empfohlen. Der General-Postmeister weist in seinem Berichte darauf hin, daß der Betrieb der Telegraphen- und Fernsprechanlagen als Beförderungsmittel für den öffentlichen Nachrichtenverkehr durch das Verfassungsgesetz der Bundesregierung vorbehalten sei, und daß diese Anstalten einen Bestandteil des Postdienstes bilden sollten. Die Postverwaltung ist der festen Überzeugung, daß der Telegraphen- und Fernsprechverkehr ihr ausschließliches Recht ist, und daß private Unternehmungen nicht den besten Dienst bei den geringsten Kosten für die Allgemeinheit leisten können. In allen übrigen großen Ländern sind die Anlagen für den elektrischen Nachrichtenverkehr im Eigentum und im Betriebe des Staates. Auch in den Vereinigten Staaten hat die Frage der Verstaatlichung der Anlagen schon früher wiederholt die gesetzgebenden Körperschaften beschäftigt; zu erwähnen ist hier die Tatsache, daß die erste Telegraphenlinie von der Regierung errichtet und von der Postverwaltung betrieben worden ist. Außerdem wird empfohlen, die Telegraphen- und Fernsprechlinien in Alaska, Porto-Rico und Hawai zu verstaatlichen und der Postverwaltung zu unterstellen. Die Bedingungen für den Erwerb sind zur Zeit günstig, da dort noch nicht mehrere Unternehmungen nebeneinander bestehen, deren Anlagen sämtlich anzukaufen der Staat nicht würde umhin können, obgleich eine davon dem Verkehrsbedürfnisse genügen würde. Dazu kommt, daß ein Teil der Anlagen in Alaska dem Kriegsamt, in Porto Rico der Insel-Regierung ge-

Digitized by Google

hört. Durch die Übernahme der Telegraphen- und Fernsprechanlagen würde die Stellung und das Ansehen der Bundesregierung in den auswärtigen Gebieten wesentlich gehoben werden. Das Kriegsamt hat sich mit der Übertragung des Kabel- und Telegraphendienstes auf die Postverwaltung einverstanden erklärt. Demgemäß ist vorbehaltlich der Zustimmung des Kongresses ein Betrag von 300 000 $ für den Betrieb der Telegraphenlinien in Alaska, Porto Rico und Hawai im ersten Jahre in die Ausgaben der Postverwaltung für das Rechnungsjahr 1914/15 eingestellt worden. Auch der Entwurf eines Gesetzes über den Erwerb der Anlagen ist dem Kongreß zugegangen.

Der Bau stärkerer Bahnpostwagen ist gefördert worden. Im Berichtsjahre sind dem bisherigen Bestande 155 Stahlwagen und 11 Wagen mit Stahluntergestell hinzugetreten, so daß jetzt von den 1434 vorhandenen Wagen 67 v. H. entweder ganz aus Stahl gebaut oder mit einem stählernen Untergestell versehen sind. Mit staatlichen Kraftwagen sind Versuche angestellt worden; man erwartet, daß sie billiger und besser arbeiten werden als gemietete Wagen. Die Versuche sind noch nicht abgeschlossen. Die Beförderung von Postsendungen durch Flugzeuge hat im Berichtsjahre versuchsweise in 8 Fällen stattgefunden. Da das neueste Verkehrsmittel in gewissen Gegenden des Landes u. U. mit Aussicht auf Erfolg verwendet werden kann, sollen im Etat für 1916 50 000 $ für Versuchzwecke auf diesem Gebiete bereitgestellt werden.

Der Versetzung des Personals stehen zur Zeit gesetzliche Bestimmungen entgegen. Da es aber, wie schon in dem vorjährigen Geschäftsbericht ausgeführt war, geboten ist, einen Wechsel des Beschäftigungsorts der Beamten zur besseren Ausnutzung der Arbeitskräfte anordnen zu können, sollen die Bestimmungen tunlichst bald geändert werden. Ein Teil der Beamten wird dann so ausgebildet werden, daß er überall und in jedem Dienstzweige verwendbar ist.

Die Erwägungen über die Frage, welche Entschädigung den Eisenbahngesellschaften für die Beförderung der Post künftig gewährt werden soll, haben noch nicht zu einem endgültigen Ergebnisse geführt. Als sicher darf angenommen werden, daß die Höhe der Vergütung künftig nach Maßgabe des Raumes, den die Post beansprucht, festgesetzt werden wird, während gegenwärtig das Gewicht der Sendungen als Bemessungsgrundlage dient. Hinsichtlich der übrigen hierbei in Betracht kommenden Punkte sind die Ansichten innerhalb der gesetzgebenden Körperschaften noch nicht geklärt. Auch die Eisenbahngesellschaften haben ihre Zustimmung noch nicht erteilt.

Der Auslandsdienst hat im Jahre 1913/14 beträchtlich zugenommen. Namentlich auch der Paketdienst ist an dem Aufschwunge beteiligt. Neu eingerichtet wurde dieser Dienst mit Griechenland; mit der Republik Liberia und mit Französisch Guyana wurden neue Abkommen über den Paketverkehr geschlossen. Die Verträge mit den Bahama-Inseln, mit Barbados, mit Britisch Honduras, mit Ecuador, mit Jamaika und mit den Leeward-Inseln wurden zur Einführung von Verkehrserleichterungen geändert. Verhandlungen wegen des Abschlusses von Paketabkommen sind im Gange mit Cuba, Argentinien, China, Gibraltar, Portugal, Rußland, Spanien, der Schweiz, den französischen Kolonien der Gesellschaftsinseln, St. Pierre und Miquelon. Die ständige Zunahme des Postpaketverkehrs mit dem Auslande zeugt davon, daß die Einführung dieses Dienstzweigs einem wirklichen Bedürfnis entsprochen hat.

Mit dem 30. Juni 1914 schloß das erste halbe Jahrhundert des Postanweisungsdienstes. Die Entwicklung wird durch folgende Zusammenstellung veranschaulicht.

Digitized by Google

Jahr	Zahl der am Postanweisungsdienste teilnehmenden Verkehrsanstalten	Zahl der aufgelieferten Postanweisungen	Eingezahlter Betrag $
1863/64	419	74 277	1 360 122,52
1913/14	55 055	104 028 927	667 231 064,95.

Der zwischenstaatliche Postanweisungsverkehr soll ausgedehnt werden; es wird beabsichtigt, mit allen Ländern der westlichen Erdhälfte, soweit es noch nicht geschehen ist, Verträge über einen gegenseitigen Postanweisungsdienst abzuschließen. Die Einnahmen aus dem Postanweisungsgeschäfte betrugen im Rechnungsjahre 1912/13 5 582 132 $, im Rechnungsjahre 1913/14 6 339 399 $.

Die Postsparkasse, die am 1. Januar 1911 eingerichtet worden ist, hat sich günstig weiterentwickelt. Am 30. Juni 1914 zählte sie 388 511 Sparer mit einer gesamten Einlage von 43 444 271 $ (mehr gegen das Vorjahr: 57 505 Sparer und 9 625 401 $ Guthaben). Die durchschnittliche Einlage jedes Sparers ist von 102 $ auf 111,82 $ gestiegen. Annahmestellen befanden sich am Schlusse des Rechnungsjahrs 1913/14 bei 10 347 Verkehrsanstalten. Um den Bedürfnissen der Bevölkerung zu genügen, und um die Postsparkasse weiter auszubauen, soll die Höchstgrenze des Betrags, den ein Sparer einzahlen darf, hinaufgesetzt werden, und zwar sieht der den gesetzgebenden Körperschaften zugegangene Gesetzentwurf den Wegfall der Bestimmung vor, wonach ein Mitglied höchstens 100 $ in einem Kalendermonat einzahlen darf; unter gewissen Bedingungen soll künftig gestattet sein, bis zu 2000 $ in dem angegebenen Zeitraum einzuzahlen, jedoch wird die Einschränkung eingeführt werden, daß Sparguthaben über 1000 $ nicht verzinst werden.

Die Portofreiheit ist in mehreren Fällen mißbraucht worden. In einem Falle hatte ein Großkaufmann 300 000 Druckschriften, die zu Unrecht mit dem Portofreiheitsvermerke versehen waren, aufgeliefert. Hier trat der Mißbrauch so handgreiflich zu Tage, daß das bestimmungsmäßige Porto im Betrage von 57 600 $ nachträglich eingezogen worden ist. Aus Anlaß dieses Vorkommnisses ist dem Kongreß ein Gesetz über die Beschränkung der Portofreiheit zugegangen.

Im Rechnungsjahre 1913/14 sind insgesamt für 258 400 482 $ Briefmarken, Briefumschläge mit eingedruckten Marken und Postkarten verkauft worden, d. s. für 18 406 964 $ mehr als im Vorjahre. Die Zahlen kennzeichnen am besten die große Bedeutung und die günstige Entwicklung des Postdienstes. Um das Freimachen der Postpakete zu erleichtern, sind 5 neue Markenarten über Beträge von 7, 9, 12, 20 und 30 cents eingeführt worden. Die 12-cent-Marke wird vom Volke auch gern zum Freimachen für eingeschriebene und für besonders zu bestellende Briefe benutzt. Das Freimachen von Paketsendungen mittels vorher entwerteter Marken hat sich für die Postverwaltung und für das Volk gleich vorteilhaft erwiesen. Hierfür werden Marken verwendet, die in großen Mengen in der Weise entwertet sind, daß sie einen Überdruck erhalten, bestehend aus dem Namen der Auflieferungspostanstalt zwischen zwei dicken schwarzen Strichen. Da ein Mann im günstigsten Falle täglich die Marken auf etwa 5000 Paketen abstempeln kann, und da jährlich rund 800 000 000 Pakete aufgeliefert werden, ist ohne

Digitized by Google

weiteres ersichtlich, daß durch die Maßnahme sowohl eine Ersparnis an Beamtenkräften als auch eine Beschleunigung bei der Auflieferung und Absendung der Pakete erreicht wird. Um das Volk zum erweiterten Gebrauche vorher entwerteter Marken zu veranlassen, war während der Weihnachtszeit 1913 eine Reihe von Beschränkungen für die mit solchen Marken beklebten Pakete aufgehoben worden. Das Barfreimachen soll erleichtert werden, und zwar wird beabsichtigt, die Mindestzahl der gleichzeitig aufzuliefernden Sendungen, die gegenwärtig auf 2000 Stück festgesetzt ist, bedeutend — vielleicht auf 500 — zu ermäßigen.

An Zeitungen und regelmäßig erscheinenden Zeitschriften sind im Rechnungsjahre 1913/14 zu dem »cent-a-pound«-Satze 1 088 686 120 Pfund, d. s. 31 078 608 Pfund (2,94 v. H.) mehr als im Vorjahre befördert worden. Da die Gebühr gänzlich unzureichend ist, bildet die Beförderung der Druckschriften eine schwere geldliche Belastung für die Postverwaltung. Diese hat daher schon seit Jahren auf eine Änderung der Gebühr gedrungen und beim Kongreß beantragt, diese zunächst von 1 auf 2 cents für 1 Pfund zu erhöhen. Obgleich schon früher festgestellt worden war, daß die Selbstkosten der Verwaltung für diese Gattung von Sendungen etwa 6 cents für 1 Pfund betrugen, hat der mit der Prüfung des Antrags betraute Ausschuß des Kongresses noch nicht Stellung zu der Angelegenheit genommen.

Die Postverwaltung hat vom Kongreß die Ermächtigung erhalten, den Einzelstaaten in bestimmten Fällen Beihilfen für den Wegebau zu gewähren. Ursprünglich war beabsichtigt, einen festen Betrag (1912/13 500 000 $) auf alle Staaten gleichmäßig zu verteilen. Da jedoch nur wenige Staaten die im Bundesgesetze vorgeschriebenen Anforderungen erfüllen konnten oder wollten, ist man von dem Plane zurückgekommen. Gegenwärtig werden nur den Staaten Beihilfen geleistet, in deren Gebiete der Wegebau infolge der Witterungs- und Bodenverhältnisse und infolge der Schwierigkeit der Beschaffung geeigneter Baustoffe und der erforderlichen Arbeitskräfte im Rückstand ist. Im Rechnungsjahre 1913/14 sind an 13 Staaten insgesamt 501 980 $ gezahlt worden, darunter an Ohio 120 000 $, an Texas 75 580 $, an Maine 65 000 $, an Mississippi 50 000 $ usw. Die Postverwaltung hat sich zur Gewährung von Zuschüssen für Wegebauten entschlossen, weil sich nach der Einführung des Postpaketdienstes ergab, daß gute Landstraßen eine unerläßliche Vorbedingung für die weitere Entwicklung dieses Dienstzweigs sind, namentlich für die Anbahnung lebhafterer Geschäftsbeziehungen zwischen Stadt und Land.

Die Bedeutung und der Wert der Landbestellung ist unbestritten. Sie verbessert die Bedingungen für das Leben auf dem Lande, hält die Abwanderung der ländlichen Bevölkerung in die Großstädte auf und ist deshalb eine anerkannte wirtschaftliche Notwendigkeit für die Entwicklung des ganzen Landes. Im Berichtsjahr ist der Landbestelldienst auf Gebiete mit mehr als einer halben Million Bewohner ausgedehnt worden; nahezu 900 Kurse mit einer Länge von über 20 000 engl. Meilen sind neu eingerichtet worden. Allerdings werden aus diesem Dienstzweige keine Überschüsse erzielt. Im Gegenteil erfordert er, wie dem Kongreß dargelegt worden ist, jährlich einen Zuschuß von 40 000 000 $. Die Bestellung und die Einsammlung der Postsendungen in den ländlichen Bezirken geschieht entweder durch Unternehmer oder durch staatlich angestellte Landbriefträger mit festem Gehalte. Im ersten Falle wird die Wahrnehmung des Dienstes für ein zwischen weit voneinander entfernten Postanstalten gelegenes Gebiet ausgeschrieben und an den Unternehmer vergeben, der die niedrigste Forderung stellt. Diese

Digitized by Google

Art des Dienstes wird mit dem Namen »star-route service«, die Bestellung durch Beamte der Postverwaltung mit dem Namen »rural delivery service« bezeichnet. Die durchschnittlichen Kosten des »star-route service« betragen 9,96 cents, die des »rural delivery service« 14,77 cents für eine engl. Meile, d. s. 4,81 cents mehr. Durch die allgemeine Einführung der Landbestellung durch Unternehmer könnten jährlich 15 000 000 bis 20 000 000 $ erspart werden. Es sind Schritte in Aussicht genommen, die Ersparnisse — möglichst ohne Schädigung bestehender Ansprüche — zu verwirklichen. Seit der Einführung des Landbestelldienstes im Jahre 1896 sind die Kosten, wie aus der nachstehenden Übersicht hervorgeht, weit schneller gewachsen als die Zahl der Einwohner, denen der Dienst Vorteile gewährt.

Rechnungsjahr (endigend am 30. 6.)	Jährliche Kosten des Dienstes $	Zahl der Einwohner in den Landbestellbezirken	Kosten auf 1 Einwohner $	Jahreslohn eines Boten $
1897	14 840	44 280	0,34	300
1898	50 241	82 620	0,61	400
1900	420 433	679 860	0,62	500
1902	4 089 041	4 480 920	0,91	600
1904	12 645 275	13 265 640	0,95	720
1908	34 371 939	21 209 580	1,62	900
1911	37 125 630	22 494 240	1,65	900
1912	41 859 422	22 787 460	1,84	1 000
1913	45 642 766	23 114 700	1,97	1 100
1914	47 377 070	23 572 080	2,01	1 100
1915	50 210 000	23 638 500	2,12	1 200.

Bei dem Dead Letter Office lagen am 4. März 1913 10 Tonnen unbestellbare Postsendungen vor. Da die ungeheuere Arbeitslast nicht mehr zu bewältigen war, ist der Dienstzweig neu geregelt worden. Alle unanbringlichen freigemachten Auslandsendungen gehen jetzt ohne weiteres nach dem Aufgabeorte zurück. Die anderen Sendungen werden von den Postamtsvorstehern nach 15 Postanstalten in verschiedenen Landesteilen geleitet und dort, soweit sie nicht zurückgesandt werden können, verkauft. Der Erlös aus den Verkäufen hat 1913/14 12 324 $ betragen, d. s. 4135 $ mehr als 1912/13. Durch die geänderte Behandlung der unanbringlichen Postsendungen hat die Zahl der Beamten im Dead Letter Office von 166 auf 65 vermindert werden können, wodurch über 100 000 $ an Personalkosten erspart werden. Außerdem sind beträchtliche Ausgabebeträge infolge Verminderung der Beförderungskosten weggefallen.

Die Beschaffung der Dienstbedürfnisse, die früher durch Vermittelung des General Supply Committee geschah, ist jetzt der Postverwaltung übertragen worden. Da es bei der Vergebung der Lieferungen gelang, niedrigere Preise zu erzielen, werden auch auf diesem Gebiet Ersparnisse gemacht, deren Betrag auf 15 000 $ jährlich geschätzt werden kann.

Die Postamtsvorsteher sind, wie in dem vorjährigen Bericht erwähnt worden ist, aufgefordert worden, ihre Dienstpflichten mit Aufmerksamkeit

Digitized by Google

und Tatkraft persönlich wahrzunehmen: Die Befolgung der Anordnung wird durch Aufsichtsbeamte überwacht. Da außerdem die Anwärter für die Vorsteherstellen auf ihre persönlichen Verhältnisse und ihre dienstlichen Fähigkeiten genau geprüft werden, verfügt die Verwaltung nunmehr über eine gute Beamtenschaft in diesen wichtigen Stellungen. Den Postamtsvorstehern wird jetzt größere Freiheit für die Erledigung ihrer Dienstgeschäfte zugestanden als früher. Die Vorsteher der Postämter dritter Klasse werden nicht mehr vom Präsidenten, sondern vom General-Postmeister ernannt. Da die Geschäfte und die Einnahmen der Postämter durch die Einführung des Paketdienstes erheblich gestiegen sind, ist eine Prüfung der Frage eingeleitet worden, ob die Gehälter der Postamtsvorsteher noch den Verhältnissen entsprechen. Voraussichtlich werden die Bezüge neu festgesetzt werden. Da die Postamtsvorsteher jetzt höheren Anforderungen genügen, ist die Stellung der bisher bei den Ämtern beschäftigten »assistant-postmaster« überflüssig geworden. Muß ein Vorsteher vertreten werden, so geschieht es durch einen Inspektor oder bei kleineren Ämtern durch den dienstältesten Beamten.

Bei der Entscheidung über die Errichtung von Postgebäuden und bei der Auswahl der dazu geeigneten Grundstücke wirkt neuerdings neben dem Schatzamt auch der General-Postmeister mit. Er kann daher nachhaltig dafür sorgen, daß die Lage der Häuser und ihre innere Einrichtung den Bedürfnissen des Postdienstes so gut wie möglich angepaßt wird. Der Wert aller staatlichen Postgebäude einschließlich der Grundstücke und der Ausstattungsgegenstände beträgt gegenwärtig 115 266 213,91 $, was einem Mietwerte von 6 402 257,44 $ jährlich gleichkommt; es kann daher angenommen werden, daß sich diese Geldanlage für die Regierung mit 5,55 v. H. verzinst.

Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung.

Von Ober-Postpraktikant Dr. Fritz Poppe in Berlin-Steglitz.

(Schluß.)

Der zwischenstaatliche Postauftragsdienst.

Wir wenden uns zu einer kurzen Darstellung des zwischenstaatlichen Postauftragswesens und zu einer Betrachtung über die Stellung und Bedeutung des deutschen Auftragsdienstes im zwischenstaatlichen Verkehr.

Schon bald nach der Einführung des innerdeutschen Auftragsverkehrs wurde der Geschäftszweig auch auf den Verkehr mit mehreren fremden Postgebieten ausgedehnt. Die Neuerung erstreckte sich naturgemäß zunächst auf Länder, mit denen das Deutsche Reich in besonders engen wirtschaftlichen Beziehungen steht, in erster Linie auf Nachbarstaaten. Bereits am 1. Januar 1875 wurde der Auftragsdienst mit der Schweiz, und zwar auf der Grundlage der bewährten Vorschriften für den inneren deutschen Verkehr eröffnet. Der Höchstbetrag war zunächst auf 150 ℳ bemessen, er wurde aber schon vom 1. Januar 1876 ab auf 600 ℳ erhöht. An Gebühren für den Auftragsbrief wurden erhoben 20 Pf. für je 15 g und außerdem ein Betrag von 20 Pf., der das Entgelt für die Versendung als Einschreibbrief darstellte. Die eingezogenen

Digitized by Google

Beträge wurden dem Auftraggeber durch gebührenpflichtige Postanweisungen übermittelt. U. a. konnte auch von vornherein die Weitergabe zur Protesterhebung gefordert werden. Am 1. August 1880 wurde dann der Postauftragsdienst zwischen dem Deutschen Reiche und Frankreich mit Algerien, am 1. November 1880 mit Belgien und am 1. Januar 1881 mit Luxemburg eingerichtet. Im Verkehr mit Frankreich und Luxemburg war der Höchstbetrag auf 400 ℳ, im Verkehr mit Belgien auf 600 ℳ festgesetzt. Die Gebühr für den Auftragsbrief betrug im Verkehr mit Frankreich 20 Pf. ohne Rücksicht auf das Gewicht des Briefes; eine besondere Gebühr für die Versendung unter Einschreibung wurde nicht erhoben. Im Verkehr mit Belgien und Luxemburg war die Gebühr für den Auftragsbrief dieselbe wie im Verkehr mit der Schweiz. Von dem eingezogenen Betrage wurde im deutsch-französischen Verkehr neben der Postanweisungsgebühr (20 Pf. für je 20 ℳ, mindestens 40 Pf.) noch eine Einziehungsgebühr von 10 Pf. für je 20 ℳ — im Höchstfalle 40 Pf. — zurückbehalten. Die Weitergabe zum Protest war nicht zulässig. Im Verkehr mit Belgien und Luxemburg wurde der eingezogene Betrag nur um die Postanweisungsgebühr gekürzt. Im deutsch-belgischen — nicht auch im deutsch-luxemburgischen — Dienste waren auch Aufträge zugelassen, die das Verlangen der Weitergabe zum Protest trugen. Solche Aufträge wurden im Deutschen Reiche nach den für den inneren Dienst geltenden Vorschriften an eine zur Protesterhebung befugte Person weitergegeben, womit die Post ihre Verbindlichkeiten erfüllt hatte. Dagegen wurden die in Belgien protestierten Papiere nebst Protesturkunde und Kostenrechnung der deutschen Aufgabeanstalt zurückgesandt, die die verauslagten Beträge von dem Auftraggeber einzog und mit Postanweisung der belgischen Postanstalt übersandte.

Später wurde auch ein Postauftragsverkehr mit den Niederlanden, Rumänien und anderen Staaten ins Leben gerufen. Der Umstand, daß sich im Deutschen Reiche bald nach der Gründung des Weltpostvereins das Bedürfnis geltend machte, den Auftragsdienst auf den Verkehr mit Nachbarländern auszudehnen, zeigt, daß schon damals ein Bedürfnis zur zwischenstaatlichen Regelung vorlag. Das ist um so bemerkenswerter, als der Auftragsdienst bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein als Postbetriebszweig so gut wie unbekannt war. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte sich das Postbankwesen überhaupt erst durch, und zwar zunächst im Geldein- und auszahlungswesen. Nur Belgien hatte schon 1843 einen Geldeinziehungsdienst eingerichtet. Daß der noch verhältnismäßig junge Postauftragsdienst schon in den siebziger Jahren zu zwischenstaatlicher Regelung drängte, ist eine Folge des umfangreichen zwischenstaatlichen Verkehrs mit Wechseln. Die Vorbereitungen für die einheitliche Gestaltung des Postauftragsdienstes begannen Anfang der achtziger Jahre, die Regelung selbst geschah auf dem Weltpostkongreß in Lissabon im Jahre 1885 durch ein besonderes Übereinkommen, ein Zusatzabkommen zum Weltpostvertrage. Dem Kongresse waren drei Entwürfe dafür unterbreitet worden; je einer von der französischen und von der portugiesischen Postverwaltung, der dritte gemeinschaftlich von den Postverwaltungen des Deutschen Reichs, Belgiens und Luxemburgs. Dieser lehnte sich im allgemeinen an die innerdeutschen Vorschriften an; in einem wichtigen Punkte ging er aber über die deutschen Bestimmungen hinaus, indem er die Vereinigung von mehreren Wertpapieren in einem Auftrage vorsah, die bei verschiedenen Zahlungspflichtigen zur Einlösung vorzuzeigen waren. Der gemeinschaftliche Entwurf wurde mit wenigen Änderungen angenommen. Über den vorgeschlagenen Meistbetrag von 750 Fr. ging der Kongreß indes hinaus; er setzte 1000 Fr. als Höchstbetrag fest, dem für das Deutsche Reich der Betrag von 800 ℳ entspricht. Damit kam man den Wünschen besonders

Digitized by Google

von Frankreich und Belgien entgegen, die im inneren Verkehr höhere Meistbeträge hatten. Den einzelnen Staaten war außerdem freigestellt, sich über eine Erhöhung des Meistbetrags zu verständigen, wie ja überhaupt der Grundsatz freier Verständigung über Verbesserungen des Dienstes im Weltpostverein überall durchgeführt ist. Das Postauftragsübereinkommen wurde 1885 angenommen vom Deutschen Reiche, von Österreich-Ungarn, Belgien, Ägypten, Frankreich, Italien, Luxemburg, Portugal, Rumänien, von der Schweiz und von Liberia. Bulgarien und die Niederlande behielten sich die nachträgliche Unterzeichnung vor.

Für den Zweck dieser Arbeit wird es genügen, wenn hier lediglich eine kurze Darstellung der wichtigsten heute gültigen Bestimmungen des Postauftrags-Übereinkommens Platz findet, wobei darauf hinzuweisen ist, daß die auf dem Lissaboner Kongreß angenommenen Bestimmungen auch jetzt noch in allen wesentlichen Punkten zu Recht bestehen. Das zur Zeit gültige Übereinkommen ist am 26. Mai 1906 in Rom abgeschlossen und außer von den schon früher genannten Staaten insbesondere noch von Chile, Dänemark, Griechenland, Norwegen, den Niederlanden, Schweden und der Türkei unterzeichnet worden. Griechenland und die Türkei führen aber das Übereinkommen nicht aus. Dagegen unterhält Serbien einen Auftragsverkehr mit dem Deutschen Reiche auf Grund eines besonderen Abkommens. Zur Einlösung mittels Postauftrags sind zugelassen Quittungen, Rechnungen, Anweisungen, Wechsel, Zins- und Gewinnteilscheine, nicht mehr umlaufsfähige Wertpapiere und überhaupt alle Handels- und anderen Wertpapiere, die ohne Kosten zahlbar sind, und deren Gesamtbetrag für die einzelne Sendung 1000 Fr. Metallgeld oder den gleichen Betrag in der Währung jedes Landes nicht übersteigt. Den Postverwaltungen ist dabei überlassen, einen höheren Meistbetrag zu vereinbaren, die Einlösung von Zins- und Gewinnteilscheinen und von Wertpapieren auszuschließen und endlich die Weitergabe von Papieren zur Protestaufnahme zuzulassen. Ein höherer Meistbetrag ist im Verkehr mit dem Deutschen Reiche nicht eingeführt. Die Einlösung von Zins- und Gewinnteilscheinen und von Wertpapieren ist von einer ganzen Reihe Staaten ausgeschlossen worden. Im Verkehr mit dem Deutschen Reiche ist die Einlösung von Zins- und Gewinnteilscheinen unzulässig, wenn sie von der Vorlegung des zugehörigen Wertpapiers abhängig gemacht ist. Mit der Weitergabe zum Protest befassen sich jetzt auch Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Schweden und die Schweiz. Von Bedeutung ist noch, daß, soweit nicht das Übereinkommen etwas anderes festsetzt, überall die innere Gesetzgebung des einzelnen Staates maßgebend ist. Auf Grund dieser Bestimmung sind in vielen Staaten Lotterielose von der Übersendung mittels Postauftrags ausgeschlossen. Wie schon erwähnt, darf ein Postauftrag im zwischenstaatlichen Verkehr — abweichend von den innerdeutschen Vorschriften — mehrere von verschiedenen Zahlungspflichtigen durch dieselbe Postanstalt zugunsten derselben Person einzuziehende Wertpapiere enthalten. Die Zahl der Zahlungspflichtigen ist jetzt auf höchstens fünf beschränkt.

Über die Behandlung der Aufträge im Betrieb ist folgendes zu sagen. Die einzulösenden Wertpapiere werden der Postanstalt, die die Einziehung des Betrags besorgen soll, als Einschreibbrief unter entsprechender äußerer Aufschrift übersandt; sie müssen in einen besonderen Postauftragsvordruck eingetragen sein. Briefe und andere Schriftstücke, die als Mitteilungen dienen können, dürfen den Aufträgen nicht beigegeben werden. Die Gebühr für den Auftragsbrief darf nicht höher sein als die für einen Einschreibbrief von gleichem Gewichte. Für die Einziehung wird eine besondere Gebühr von 10 Ct. für jedes eingelöste Wertpapier berechnet, die ebenso wie die Postanweisungsgebühr von dem eingezogenen Betrag abgezogen wird. Wertpapiere, die nicht bei

Digitized by Google

der ersten Vorzeigung bezahlt werden, sind, wenn der Auftraggeber nicht etwas anderes verfügt hat, sieben Tage lang zur Verfügung des Zahlungspflichtigen zu halten und, wenn er auch während dieser Frist nicht zahlt, in einem Einschreibbriefe kostenfrei an die Aufgabepostanstalt zurückzusenden. Über die Abwicklung der einzelnen Forderungen wird dem Auftraggeber eine Abrechnung zugestellt. Teilzahlungen sind auch im zwischenstaatlichen Verkehr nicht gestattet. Die Gewährleistung ist ähnlich wie im inneren deutschen Verkehr geregelt. Im Falle des Verlustes eines Einschreibbriefs, der einzulösende oder nicht eingelöste Wertpapiere enthält, wird, abgesehen von Fällen höherer Gewalt, eine Entschädigung von 50 Fr. gezahlt. Irgend eine weitergehende Verantwortlichkeit haben die Postverwaltungen nicht übernommen.

Was den Umfang des deutschen[1]) Auftragsdienstes mit dem Auslande betrifft, so standen im Jahre 1910 rund 80 000 Aufträge aus dem Auslande rund 170 000 Stück nach dem Auslande gegenüber. Im ganzen handelt es sich also um einen noch verhältnismäßig unbedeutenden Verkehr. Das hängt wohl damit zusammen, daß eine große Zahl von fremden Staaten einen Auftragsdienst im inneren Verkehr nicht kennt und sich daher auch am zwischenstaatlichen Auftragsdienste nicht beteiligt, und daß der Dienstzweig in den übrigen Staaten fast durchweg erst vor kurzer Zeit eingeführt worden ist.

Es muß auffallen, daß im Deutschen Reiche mehr als doppelt so viel Aufträge nach fremden Ländern aufgeliefert werden, als hier aus fremden Ländern eingehen. Wenn wir die zwischenstaatlichen Übersichten[2]) betrachten, ergibt sich, daß die Verhältnisse in anderen Ländern umgekehrt liegen, wie die folgende Nachweisung für das Jahr 1910 zeigt.

Land[3])	Es sind aufgeliefert Stück	über Millionen Franken	Es sind eingegangen Stück	über Millionen Franken
Deutschland	169 050	—[4])	80 080	6,3
Belgien	67 944	—	118 669	5,7
Frankreich	86 447	—	98 903	5,9
Italien	20 442	—	67 966	3,0
Luxemburg	6 944	—	41 615	4,6
Niederlande	23 749	—	42 739	3,5
Schweiz	25 218	—	98 098	5,0.

Wie die Erscheinung zu erklären ist, läßt sich nicht ohne weiteres und mit Bestimmtheit sagen. Von Bedeutung möchte sein, festzustellen, wie sich die im Verkehr des Deutschen Reichs mit dem Auslande versandten Aufträge auf die einzelnen fremden Staaten verteilen.

[1]) Einschl. Bayern und Württemberg.

[2]) Statistique Générale du Service postal publié par le Bureau International.

[3]) Österreich-Ungarn mußte hier unberücksichtigt bleiben, weil die in diesem Staate aufgegebenen Aufträge in den zwischenstaatlichen Übersichten nicht aufgeführt sind.

[4]) Keine Angaben in der Statistik.

Digitized by Google

Im Jahre 1910 sind aufgeliefert worden:

im Deutschen Reiche nach	Stück	nach dem Deutschen Reiche in	Stück
Österreich-Ungarn	66 610	Österreich-Ungarn	33 003[1])
Belgien	10 460	Belgien	8 590
Dänemark	3 230	Dänemark	106
Frankreich mit Algerien	13 760	Frankreich mit Algerien	16 230
Italien	5 520	Italien	1 512
Luxemburg	19 440	Luxemburg	5 210
Norwegen	1 510	Norwegen	—
den Niederlanden	15 510	den Niederlanden	9 395
Portugal	250	Portugal	17
Rumänien	1 220	Rumänien	—
Serbien	50	Serbien	229
Schweden	3 670	Schweden	39
der Schweiz	28 150	der Schweiz	5 728
der Türkei	90	der Türkei	—
Ägypten	140	Ägypten	21
Tunis	200	Tunis	—
Chile	50	Chile	—
verschiedenen Staaten	90	—	—
zusammen....	169 950	zusammen....	80 080.

Es ergibt sich, daß der Auftragsverkehr in der Richtung nach dem Auslande gegenüber allen Staaten mit Ausnahme von Frankreich und Serbien wesentlich stärker als der Verkehr in umgekehrter Richtung ist. Im Verkehr mit Österreich-Ungarn ist z. B. die Zahl der Postaufträge aus dem Deutschen Reiche doppelt, im Verkehr mit Italien und Luxemburg fast viermal, im Verkehr mit der Schweiz fünfmal so hoch wie die Zahl der Postaufträge aus diesen Ländern nach dem Deutschen Reiche. Die überwiegend gewerbliche Betätigung des deutschen Volkes und die bedeutende deutsche Ausfuhr an Fertigerzeugnissen aller Art nach vorwiegend landwirtschaftlichen Staaten sind letzten Endes die Gründe. Dem entspricht auch, daß z. B. der Unterschied der beiden Zahlen im Verkehr mit dem überwiegend gewerblichen Staate Belgien nur sehr gering ist. Daß aus Frankreich mehr Aufträge im Deutschen Reiche eingegangen sind, als dorthin abgesandt wurden, ist bemerkenswert und hängt mit der unvollkommenen Ausbildung des französischen Nachnahmeverkehrs zusammen, wie später näher ausgeführt werden wird.

Der innere Postauftragsverkehr des Auslandes.

Von den Hauptkulturstaaten haben England nebst der Mehrzahl seiner Kolonien[2]), Rußland, Dänemark, Spanien, Griechenland, die Türkei und die Vereinigten Staaten von Amerika sowie die südamerikanischen Staaten keinen inneren Auftragsverkehr. Die in diesem Geschäftszweig am meisten hervortretenden Staaten weisen für 1910 folgende Zahlen auf:

[1]) Die Zahl ist in der amtlichen Zählung nicht enthalten; sie ist gebildet durch Feststellung des Unterschieds zwischen der Summe der in der Übersicht veröffentlichten Zahlen und der Gesamtsumme der im Deutschen Reiche vom Ausland eingegangenen Postaufträge.

[2]) Mit Ausnahme von Süd Australien und Tasmanien.

Digitized by Google

Nachweisung 3.

Land	Mill. Stück	über Mill. Franken	auf den Kopf der Bevölkerung Stück	durchschnittlicher Betrag Franken	nicht eingelöst Mill. Stück	nicht eingelöst über Mill. Franken	nicht eingelöst v.H. der Gesamtstückzahl
Deutsches Reich[1]	5,6	870,0	0,09	155	1,7	251,3	30,4
Österreich-Ungarn[2]	0,8	69,7	0,02	87	0,1	34,9	50,0
Belgien	17,0	1513,6	2,3	89	0,3	140,6	1,8
Frankreich	23,3	572,6	0,6	25	5,1	108,8	21,9
Italien	1,7	193,2	0,05	114	0,6	55,5	35,3
Niederlande	7,2	207,4	1,3	28	1,1	40,2	15,3
Schweiz	2,7	187,1	0,8	69	0,9	61,9	33,3.

In Schweden, Norwegen, Portugal, Bulgarien, Rumänien, Serbien und Japan hat der Auftragsverkehr einen so geringen Umfang, daß die Zahlen hier unberücksichtigt bleiben können. Aus der Übersicht geht hervor, daß der Auftragsverkehr im Deutschen Reiche eine andere Rolle spielt als in den anderen Staaten. Die durchschnittliche Höhe des Betrags eines Auftrags lehrt dies unverkennbar. Der Grund dafür liegt in der hervorragenden Ausbildung des deutschen Nachnahmeverkehrs, besonders des Briefnachnahmeverkehrs, der — rein ziffernmäßig — in keinem anderen Staate auch nur annähernd erreicht wird. Diejenigen fremden Staaten, die einen glänzend entwickelten Auftragsverkehr haben, kennen den Briefnachnahmeverkehr entweder gar nicht oder doch nur in einem sehr bescheidenen Maße. Erst wenn man den Auftrags- und den Briefnachnahmedienst zusammenfaßt, erhält man ein treffendes Bild von der Bedeutung des Geldeinziehungsdienstes in den einzelnen Staaten. Das zeigt die Nachweisung 4, die sich auf die Staaten beschränkt, in denen der Geldeinziehungsdienst überhaupt einen nennenswerten Umfang erlangt hat. Da die Nachnahmebeträge in den Übersichten des Weltpostvereins nicht nach Brief- und Paketnachnahmen getrennt werden, bleibt nur übrig, die Paketnachnahmen mit heranzuziehen.

Die Nachweisung zeigt, daß der Geldeinziehungsdienst in einer Reihe von kleineren europäischen Staaten — solchen mit weniger als 10 Millionen Einwohnern — besondere Bedeutung erlangt hat, während er in den sogenannten Großstaaten eine geringere Rolle spielt. Eine Erklärung dafür zu geben, ist nicht ganz leicht. Man wird sie vielleicht darin finden können, daß die Ausnutzung der staatlichen Post zu Zwecken, die ihrer eigentlichen Aufgabe, dem Beförderungsdienste, fern liegen, in den kleineren Staaten in stärkerem Maße stattfindet als in den größeren. In kleineren Betrieben lassen sich solche Einrichtungen leichter durchführen als in den Riesenbetrieben der Großstaaten, schon weil die Verschiedenheit der wirtschaftlichen Verhältnisse in den einzelnen Teilen der Großstaaten solchen Einrichtungen erschwerend entgegensteht. Auch Betriebschwierigkeiten, die in kleineren Betrieben ertragen werden können, hindern leicht die Ausdehnung einer Einrichtung auf große Betriebe. Jedenfalls geht aber aus der Übersicht hervor, daß unter den Großstaaten das Deutsche Reich den am meisten entwickelten Geldeinziehungsdienst hat.

[1] Einschl. Bayern und Württemberg.
[2] Einschl. Bosnien-Herzegowina.

Digitized by Google

Nachweisung 4.

Land	Zahl der Einwohner Mill.	Postaufträge			Nachnahmen			Sendungen des Geldeinziehungsdienstes zusammen			
		Mill. Stück	auf den Kopf der Bevölkerung Stück	über Mill. Franken	Briefe Mill. Stück	Pakete Mill. Stück	über Mill. Franken	Mill. Stück	über Mill. Franken	auf den Kopf der Bevölkerung Stück	auf den Kopf der Bevölkerung über Franken
Deutsches Reich	64,9	5,6	0,09	870,0	41,6	21,6	1 495,1	68,8	2 365,1	1,1	36,4
Österreich-Ungarn[1]) ..	48,9	0,8	0,02	69,7	1,9	13,2	—[2])	15,9	—[2])	0,3	—[2])
Belgien	7,5	17,0	2,3	1 513,6	—[3])	0,6	19,5	17,6	1 533,1	2,3	204,4
Dänemark	2,8	—[3])	– [3])	—[3])	2,6[4])	0,7[4])	606,7[4])	3,3	606,7	1,2	216,7
Frankreich	39,3	23,3	0,6	572,6	0,9	2,6	124,6	26,8	697,2	0,7	17,7
Italien	34,3	1,7	0,05	193,2	0,9	2,7	55,3	5,3	248,5	0,2	7,2
Niederlande	5,9	7,2	1,2	207,4	—[3])	0,3	3,7	11,2	211,1	1,9	36,0
Schweiz	3,7	2,7	0,8	187,1	9,1	3,4	90,2	15,2	277,3	4,1	75,0

Wir lassen nun eine kurze Darstellung des inneren Postauftragsdienstes der in der Nachweisung 4 aufgeführten Staaten folgen. Da der Auftragsdienst verhältnismäßig früh im zwischenstaatlichen Verkehr des Weltpostvereins eingeführt worden ist, als ihn viele Staaten in ihrem inneren Verkehr noch nicht hatten, haben diese bei der späteren Einführung des neuen Geschäftszweigs die Betriebsformen für den inneren Dienst in weitem Umfange den zwischenstaatlichen Vorschriften nachgebildet. So kommt es, daß sich auch die inneren Betriebsformen in den einzelnen Staaten vielfach ähneln. Von besonderem Belang ist in dieser Hinsicht, daß die im deutschen wie im zwischenstaatlichen Verkehr bestehende Vorschrift, wonach die Rücksendung von nicht eingelösten Aufträgen kostenfrei geschieht, im inneren Dienste der einzelnen Staaten durchweg Aufnahme gefunden hat, und daß ferner, wo eine Weitergabe zur Protestaufnahme zugelassen ist, auch die Weitersendung an die Protestbeamten überall kostenlos geschieht.

Die Vorschriften für den inneren Postauftragsdienst in Österreich-Ungarn sind den zwischenstaatlichen sehr ähnlich. Einem Auftrage dürfen bis zu 5 verschiedene Belege zur Vorzeigung bei Zahlungspflichtigen im Bezirke derselben Postanstalt beigegeben werden. Der Gesamtbetrag aller einzulösenden Papiere darf 1000 K nicht übersteigen. Eine Ausnahme bilden Aufträge, deren eingezogene Beträge auf das Scheckkonto des Auftraggebers beim Post-Sparkassenamt überwiesen werden sollen; für sie ist kein Meistbetrag festgesetzt; lauten sie auf mehr als 1000 K, so dürfen sie nur ein Wertpapier enthalten. Die Gebühr für den Auftragsbrief, der in Österreich 250, in Ungarn 500 g schwer sein darf, ist dieselbe wie die für einen Einschreibbrief von gleichem Ge-

[1]) Einschl. Bosnien-Herzegowina.
[2]) Die Zahlen sind nicht bekannt.
[3]) Keine Angaben in der Stat. Gén.
[4]) Die Zahlen umfassen nur die eingezogenen Nachnahmen.

Digitized by Google

wichte. Die Vorzeigung aller Wertpapiere hat an demselben Tage zu geschehen. Teilzahlungen auf den Betrag eines Wertpapiers werden nicht angenommen. Im Falle der Einziehung wird eine Einziehungsgebühr von 10 h für jedes Wertpapier fällig, die ebenso wie die Postanweisungsgebühr für die Übermittelung des Betrags an den Absender von dem eingezogenen Betrage zurückbehalten wird. Die Postanweisungsgebühr ist für kleinere Beträge — bis zu 100 K — etwas geringer, sonst etwas höher als im Deutschen Reiche; indes sind die Unterschiede nicht groß. Eine Besonderheit des österreichisch-ungarischen Auftragsdienstes ist, daß der Betrag auf Wunsch des Absenders auf dessen oder auf ein fremdes Konto bei der Postsparkasse oder bei einer öffentlichen Kreditanstalt übertragen werden kann. Bei Beträgen bis zu 1000 K, die durch Erlagschein auf ein Konto bei der Postsparkasse überwiesen werden, ist die Postanweisungsgebühr zu berechnen; bei Beträgen über 1000 K werden statt der Postanweisungsgebühr für die ersten 1000 K 1 K 10 h, für je weitere 1000 K 50 h berechnet. Mit der Protesterhebung befaßt sich die Post in Österreich-Ungarn nicht. Ihre Haftpflicht entspricht der der deutschen Post.

Wie die Nachweisungen 3 und 4 zeigen, hat der Auftragsverkehr wie überhaupt der Geldeinziehungsdienst in Österreich-Ungarn keine besonders große Bedeutung erlangt. Mit 0,8 Millionen Stück nimmt Österreich-Ungarn den letzten Platz unter den in der Nachweisung 4 aufgeführten Staaten ein.

Die französische Postverwaltung befaßt sich seit dem Jahre 1879 mit der Einziehung von Geldbeträgen auf Grund von Quittungen, Rechnungen, Schuldscheinen, Wechseln und anderen Handelspapieren. Nach den Bestimmungen des den Dienstzweig einführenden Gesetzes sollte die Einziehung auf kleinere Geldbeträge beschränkt sein; demzufolge war der Meistbetrag auf 500 Fr. festgesetzt. Jetzt darf der Gesamtbetrag der einem Auftrage beizufügenden Handelspapiere, die für höchstens 5 verschiedene Zahlungspflichtige bestimmt sein dürfen, 2000 Fr. nicht übersteigen. Wenn die durchschnittliche Höhe eines Auftrags im Jahre 1910 trotzdem nur 25 Fr. betrug, so folgt daraus, daß eine sehr große Zahl von Postaufträgen auf recht kleine Beträge lauten muß, jedenfalls auf wesentlich kleinere als die Mehrzahl der deutschen. Die Behandlung der Auftragsbriefe im Betriebe gleicht in den wichtigsten Punkten den deutschen Vorschriften. Auch die Weitergabe von Papieren an Gerichtsvollzieher und Notare zum Zwecke der Protesterhebung ist zulässig. Mit solchen Aufträgen haben aber nicht alle Postanstalten Befassung. An Gebühren werden zunächst 25 Ct. für die Beförderung des Auftrags im Einschreibbrief an die Bestimmungspostanstalt erhoben. Außerdem wird eine Einziehungsgebühr berechnet, die 10 Ct. für je 20 Fr., höchstens aber 50 Ct. beträgt und je zur Hälfte dem Briefträger und dem beteiligten Beamten der Bestimmungspostanstalt zufließt. Außer um diese Einziehungsgebühr wird der eingezogene Betrag noch um die Postanweisungsgebühr gekürzt, die im großen ganzen nicht unwesentlich höher ist als die deutsche. Für jedes nicht eingelöste Wertpapier wird endlich eine Vorzeigegebühr von 10 Ct. vom Auftraggeber eingezogen. Die Vorschriften über die Haftung der Post entsprechen den deutschen.

Der Postauftragsdienst in Frankreich ist hiernach teurer als der deutsche; gleichwohl hat er mit 23,3 Millionen Aufträgen, wie die Nachweisung 4 zeigt, ziffermäßig eine in keinem andern Staate erreichte Bedeutung erlangt. Dafür ist der Briefnachnahmeverkehr in Frankreich aber nur recht schwach entwickelt.

In der Schweiz ist das Meistgewicht der Postaufträge auf 250 g, der Meistbetrag auf 1000 Fr. festgesetzt, eine Höchstgrenze ist aber ebenso wie in Österreich-Ungarn für solche Aufträge nicht vorgesehen, deren Beträge auf ein Postscheck-

Digitized by Google

konto zu überweisen sind. Wie bei uns ist es auch in der Schweiz nicht zulässig, einem Auftrage Papiere für mehrere Zahlungspflichtige beizufügen. Mit der Weitergabe zum Protest befaßt sich die schweizerische Post in dem gleichen Umfange wie die deutsche; ein Postprotestdienst besteht nicht. Der Auftragsbrief unterliegt der gleichen Gebühr wie ein Einschreibbrief, außerdem wird eine Einziehungsgebühr von 10 Ct. und die tarifmäßige Postanweisungsgebühr von dem eingezogenen Betrage zurückbehalten.

Der Auftragsdienst hat in der Schweiz einen recht bedeutenden Umfang angenommen, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet ist er fast zehnmal so stark wie der deutsche. Daneben hat sich der Briefnachnahmeverkehr stark entwickelt. Die Folge ist, daß die Zahl der Sendungen des Geldeinziehungsdienstes in der Schweiz — auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet — im Vergleich zu anderen Ländern unverhältnismäßig groß ist. Nach der Nachweisung 4 ist sie fast doppelt so groß wie die des belgischen Verkehrs, der die nächsthöchste Zahl aufweist.

In Italien war der Auftragsdienst mit dem Auslande früher eingeführt als im inneren Verkehr. Jetzt nehmen an dem im allgemeinen auf der Grundlage des Vereinsübereinkommens eingerichteten Auftragsdienste nur die Postämter I und II unbeschränkt teil, die kleineren Ämter aber nur, soweit es sich um Aufträge über Beträge bis zu 100 Fr. handelt, und soweit nicht das Verlangen der Weitergabe zum Protest gestellt wird. Der Meistbetrag für Postaufträge, die Wertpapiere für höchstens 5 Zahlungspflichtige im Bezirke derselben Postanstalt enthalten dürfen, ist auf 2000 Fr. festgesetzt. Auf Wunsch des Auftraggebers sind Teilzahlungen anzunehmen. Die Aufträge sind offen am Schalter der Aufgabepostanstalt zur Prüfung der Anlagen vorzuzeigen und werden dann von der Postanstalt verschlossen. Die Gebühren sind dieselben wie die für Einschreibbriefe. Aufträge mit auf den Inhaber lautenden Wertpapieren sind jedoch unter Wertangabe gegen Zahlung der Gebühren für Wertbriefe aufzuliefern. Von dem eingezogenen Betrage wird eine Einziehungsgebühr von 10 Ct. für jedes eingelöste Wertpapier und außerdem die gewöhnliche Postanweisungsgebühr zurückbehalten. Diese beträgt:

10	Ct.	für	Beträge	bis	zu	10	Lire,	
20	-	-	-	-	-	25	-	
40	-	-	-	-	-	50	-	
60	-	-	-	-	-	75	-	
80	-	-	-	-	-	100	-	und
20	-	mehr	für	jede		100	-	mehr.

Die hohen Postanweisungsgebühren verteuern den Auftragsdienst unverhältnismäßig, wodurch die Anwendung des Verfahrens namentlich bei der Einziehung kleinerer Beträge erschwert wird. Der Auftragsverkehr ist infolgedessen nicht sehr stark. Bei den größeren Postämtern ist die Weitergabe von Aufträgen zum Protest zulässig. Bedingung ist, daß der Auftraggeber einen den Protestkosten ungefähr entsprechenden Betrag der Postanstalt vorweg übersendet.

Besonders stark ausgebildet ist der Auftragsverkehr, wie die Nachweisung 4 erkennen läßt, in Belgien und in den Niederlanden. Wegen des belgischen Postauftragsdienstes sei hier auf die Ausführungen im Archiv 1912, S. 375ff. verwiesen, weil es für die richtige Beurteilung der Verhältnisse bei der Vielgestaltigkeit des belgischen Geldeinziehungsdienstes erforderlich ist, dessen verschiedene Zweige zusammen zu betrachten, wie es a. a. O. geschehen ist. Von Bedeutung ist besonders, daß Belgien das Postauftragsverfahren auch auf die Einholung von Annahmeerklärungen für Wechsel ausgedehnt

Digitized by Google

hat, was außerdem nur noch im Deutschen Reiche geschehen ist. In den in der Nachweisung 4 aufgeführten 17 Millionen Aufträgen ist eine große Zahl von Sendungen enthalten, die unseren Nachnahmesendungen ähneln. Da sie aber in den zwischenstaatlichen Übersichten als Aufträge verzeichnet sind, liegt kein Anlaß vor, im Rahmen dieser Arbeit eine andere Verteilung vorzunehmen. In dem genannten Aufsatze des Archivs 1912 sind die nach unseren Begriffen als Aufträge zu bezeichnenden Sendungen zur Einlösung von Handelspapieren von den übrigen Sendungen genauer getrennt. Die Nachweisung 4 zeigt, welche Ausdehnung der Geldeinziehungsdienst in Belgien gewonnen hat. Mit 2,3 Stück über 204,4 Fr. auf den Kopf der Bevölkerung steht er an zweiter Stelle.

Mit dem Postprotestdienste befaßt sich die belgische Postverwaltung schon seit 1876. Während aber die Protestaufnahme durch Postbeamte bei uns ohne jede örtliche Beschränkung eingeführt worden ist, dürfen die Postbeamten in Belgien nur an solchen Orten Proteste aufnehmen, an denen sich kein Gerichtsvollzieher befindet, ferner noch in den Fällen, in denen ein Gerichtsvollzieher durch Abwesenheit an der Protestaufnahme behindert ist. Wegen der belgischen Postprotestvorschriften sei auf die Aufsätze im Archiv 1877, S. 549ff. und im Archiv 1905, S. 737ff. Bezug genommen.

Auch in den Niederlanden ist der Geldeinziehungsdienst besonders gestaltet. Der auf Handelspapiere einzuziehende Betrag ist auf 500 Gulden begrenzt. Der Auftraggeber übergibt der Postanstalt ein Verzeichnis, in dem die einzulösenden Papiere einzeln eingetragen sind, und das für 100 Eintragungen benutzt werden kann. Die in das Verzeichnis aufgenommenen Forderungen können bei verschiedenen Postanstalten zahlbar sein. Die Aufgabepostanstalt vermittelt die Einlösung durch Übersendung der Anlagen an die verschiedenen Einziehungspostanstalten. Wenn die Beträge der eingelösten Papiere eingegangen und die nicht eingelösten Papiere zurückgelangt sind, rechnet die Aufgabepostanstalt mit dem Auftraggeber ab. Für jeden besonders einzufordernden Betrag wird eine Einziehungsgebühr von 5 Ct. im voraus erhoben, außerdem wird die Postanweisungsgebühr von dem eingezogenen Betrage zurückbehalten. Die Weitergabe von Aufträgen zur Protesterhebung ist zulässig.

Der Auftragsdienst ist hiernach verhältnismäßig billig und für den Auftraggeber einfach; dagegen ist die Mühewaltung der Post ziemlich bedeutend. Einen Briefnachnahmedienst kennen die Niederlande nicht; dieser ist vielmehr im Auftragsverkehr mit enthalten. Es liegt auf der Hand, daß die deutschen Betriebsformen infolge der zweckmäßigen Ausgestaltung des Briefnachnahmedienstes einfacher sind. Die mehr verwickelten niederländischen Formen eignen sich für einen Riesenbetrieb wie die deutsche Post nicht gut. Mit 1,9 Geldeinziehungssendungen auf den Kopf der Bevölkerung stehen die Niederlande unter den in der Nachweisung 4 aufgeführten Staaten an dritter Stelle. Der niedrige Durchschnittsbetrag eines Auftrags — 28 Fr. — zeigt, daß es sich im weiten Umfang um Sendungen des kleinen Geldverkehrs handelt, der bei uns hauptsächlich durch den Briefnachnahmedienst vermittelt wird.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Postauftragsverkehrs.

Schlußbetrachtungen.

In den vorstehenden Darlegungen haben wir gesehen, wie die deutsche Reichs-Postverwaltung im Postauftragsdienste angesichts eines für die kleinen Orte vorliegenden Verkehrsbedürfnisses die Ausführung eines rein bankmäßigen

Digitized by Google

Betriebs übernommen hat, und wie sie bei der Ausgestaltung des Betriebszweigs von Anfang an stets dem Grundgedanken treu geblieben ist, daß sie nur aushelfend da einzugreifen habe, wo die Banken die Bedürfnisse des Kleinverkehrs nicht genügend berücksichtigen können. Wir haben verfolgt, wie die deutsche Post den nicht oder nur sehr wenig einträglichen Betriebszweig, dessen Übernahme recht hohe Anforderungen an die Postbeamten stellte, im Laufe der Zeit trotz sehr bedeutender Schwierigkeiten ausgebaut hat. Wir haben insbesondere gesehen, wie sie sich trotz beträchtlicher und berechtigter Bedenken dazu entschloß, den mit schwierigen Betriebsformen auszustattenden Postprotestdienst dem Postauftragsdienst anzugliedern, lediglich, weil sie ein Verkehrsbedürfnis für die Einrichtung anerkannte.

Die Schwierigkeiten, mit denen die Post bei der Übernahme sowohl des eigentlichen Postauftragsdienstes als auch des Postprotestdienstes zu kämpfen hatte, waren groß. Die Beamten waren an einen solchen rein bankmäßigen Dienst nicht gewöhnt. Das Nachnahmeverfahren, das heute auf breitester Grundlage einen ungeheueren Umfang angenommen hat, bestand 1871 noch nicht. Der Geldeinziehungsdienst im Vorschußverfahren war verhältnismäßig unbedeutend. Mit Wechseln hatten die Postbeamten bis dahin nichts zu tun gehabt. Nun galt es, bei Beamten und Unterbeamten wenigstens bis zu einem gewissen Grade ein Verständnis für die Natur des Wechsels und die Weiterungen zu wecken, die bei unrichtiger Ausführung der Postbetriebsvorschriften entstehen konnten. Denn der Beamte oder Unterbeamte, der sich dienstlich mit Wechseln befassen soll, muß mindestens so weit über die Natur des Wechsels unterrichtet sein, daß er seine Vertretungsverbindlichkeit zu beurteilen vermag. Da die Reichs-Postverwaltung den Dienst ohne jede örtliche Beschränkung einführte, traf dies auch für die Beamten und Unterbeamten der kleinsten Postanstalten zu. Bei der Einrichtung des Postprotestdienstes kam hinzu, daß die Post eine recht weitgehende Haftung übernahm. Es ist ein gutes Zeichen für den Stand der Ausbildung der einzelnen Beamten- und Unterbeamtenklassen, daß der Dienst in dem neuen Betriebszweige sich von Anfang an ohne wesentliche Unregelmäßigkeiten glatt abwickelte. Eine andere Schwierigkeit lag darin, daß die Ansicht zu bekämpfen war, die Post wolle mit dem Auftragsdienst in die Tätigkeit des Bankgewerbes in höherem Maße eingreifen, als es das Verkehrsbedürfnis unabweisbar erforderte. Heute sind solche Klagen verstummt, weil dem Auftragsdienst in allen Fällen die Wesensart einer Hilfseinrichtung gewahrt worden ist.

Werfen wir noch kurz einen Blick auf die wirtschaftliche Bedeutung des Postauftragsverkehrs, und zwar des eigentlichen Postauftragsdienstes im Gegensatze zum Postprotestdienste. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß es bis 1871 tatsächlich keine Möglichkeit zur Einziehung von Forderungen durch die Post gab. Das Vorschußverfahren war in der Hauptsache darauf berechnet, bei Aushändigung einer Sendung an den Empfänger den Wert des körperlichen Inhalts der Sendung bezahlt zu bekommen. Der zunächst als die Einziehungsform für Schuldverbindlichkeiten jeder Art gedachte Postauftragsdienst ist allmählich zu dem besonderen Einziehungsdienste für Wechselforderungen geworden und hat damit seine rein bankmäßige Wesensart bekommen. Der Nachnahmeverkehr ist eine Form des Postbankwesens; er ist von der Post erst geschaffen worden und würde, wenn ihn die Post nicht eingerichtet hätte, in seinem heutigen Umfange bestimmt nicht vorhanden sein, wie auf S. 311 des Archivs 1913 näher ausgeführt worden ist. Anders liegt die Sache beim Postauftragsdienste. Wenn die Post ihn nicht mehr ausführen würde, müßten

Digitized by Google

die jetzt der Post zur Einziehung oder zur Einholung der Annahmeerklärung übergebenen Wechsel durch die Banken zur Zahlung oder Annahme vorgezeigt werden. Das Fehlen des Postauftragsdienstes würde sich nur dadurch unliebsam bemerkbar machen, daß die Einziehung der Wechselbeträge und die Einholung der Annahmeerklärung in vielen Fällen umständlicher und zum Teil teurer würde. Auch diese Betrachtung zeigt, daß wir es beim Postauftragsdienste nur mit einem Hilfsdienste zu tun haben. Daß das Postauftragswesen, wie man es noch häufig in Schriftwerken ausgeführt findet, der eigentliche Träger des Post-Geldeinziehungsdienstes ist, kann für den deutschen Verkehr heute nicht mehr behauptet werden. Für das allgemeine Wirtschaftsleben hat bei uns heute das Nachnahmewesen eine ungleich größere Bedeutung.

Schon bald nach der Einführung der Postaufträge dienten rund 50 v. H. aller Aufträge der Einziehung von Wechselbeträgen, die im ganzen rund 60 v. H. der durch Postaufträge überhaupt einzuziehenden Beträge ausmachten. Heute kann man wohl ohne Bedenken sagen, daß in Postaufträgen fast ausschließlich Wechsel versandt werden. Jedenfalls werden andere Quittungen im großen und ganzen nur dann in Postaufträgen verschickt, wenn sie für so wichtig angesehen werden, daß der Absender die eingeschriebene Versendung als geboten ansieht. In solchen Fällen ist die Absendung eines Auftrags im innerdeutschen Verkehr billiger als die eines mit Nachnahme belasteten Einschreibbriefs. In der tatsächlichen Beschränkung auf den Verkehr mit Wechseln liegt also die wirtschaftliche Bedeutung des Auftragsverkehrs. Diese Beschränkung hat aber auch zur Folge, daß der Auftragsverkehr nicht zunimmt. In 30 Jahren ist die Zahl der Aufträge, wie die Nachweisung 1 zeigt — zu vergleichen auch die Liniendarstellung im Archiv 1913, S. 276 —, nur von 3,5 auf 5,3 Millionen Stück gewachsen; seit 1895 etwa ist die Anzahl der Aufträge auf der gleichen Höhe stehen geblieben. Dieses Bild entspricht der Tatsache, daß der Wechsel im innerdeutschen Verkehr im zunehmenden Maße durch Schecks und Anweisungen ersetzt wird.

Die Aufträge sind überwiegend für kleine Kaufleute, Handwerker und kleine Landwirte bestimmt, nur etwa $^1/_8$ der Gesamtzahl wird in größeren Geschäften vorgezeigt. Dabei ist aber wieder zu bedenken, daß sich unter diesen größeren Geschäften eine ganze Reihe von Banken befindet, die für kleine Leute bestimmte Platzwechsel einlösen. Da der Durchschnittsbetrag eines Wechsels nur niedrig ist — etwa 128 ℳ —, kann man sagen: Das Postauftragswesen dient im innerdeutschen Verkehr in der Hauptsache dem kleinen Gewerbetreibenden für seinen Verkehr mit kleinen Wechseln. Die berechtigten Bedürfnisse dieser Kreise fordern die bestehende billige und bequeme Einziehungsmöglichkeit. Würde sie fehlen, so würden den kleinen Gewerbetreibenden — Gliedern des Mittelstandes — Mehrkosten entstehen, die sie als drückend empfinden müßten. Besonders würde das für die Bewohner kleiner Orte zutreffen, die im allgemeinen von dem Bankverkehr keinen oder nur geringen Gebrauch machen können. Hierin liegt die wirtschaftliche Berechtigung dafür, daß die staatliche Post diesen Dienst für so geringe Gebühren ausführt.

Ganz anders als die Bedeutung des innerdeutschen ist die Bedeutung des zwischenstaatlichen Postauftragsdienstes zu beurteilen. Im zwischenstaatlichen Verkehr kommen Wechsel über so niedrige Beträge, wie sie im Postauftragsübereinkommen im allgemeinen vorgesehen sind, nur ausnahmsweise vor. Daher spielt der Wechsel im zwischenstaatlichen Auftragsdienste, wenigstens soweit ein Verkehr mit dem Deutschen Reiche in Frage kommt, eine sehr untergeordnete Rolle. Die zur Einlösung kommenden Papiere sind meist gewöhnliche Quittungen, Anweisungen, Zins- oder Dividendenscheine und andere Handelspapiere, deren

Digitized by Google

Einlösung durch Postauftrag zweckmäßiger und sicherer erscheint als durch Nachnahmebrief. Mit der Zunahme der Handelsbeziehungen des Deutschen Reichs mit fremden Staaten, mit der Ausbreitung des Weltverkehrs, wird der zwischenstaatliche Postauftragsdienst eine immer bedeutendere Rolle zu spielen berufen sein.

Beitrag zur Frage der Ersatzpflicht des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers.

Der Buchhändler F. aus L. benutzte bei einer vorübergehenden Anwesenheit in D. den Fernsprechanschluß eines Gasthofs zu einem Gespräche mit einem seiner Geschäftsfreunde. Während des Gesprächs soll die Verbindung unterbrochen worden und dabei im Fernhörer ein starkes Knacken aufgetreten sein. F. behauptet, durch die heftige Schallwirkung in gesundheitlicher Beziehung große Nachteile erlitten zu haben. Da die Reichs-Telegraphenverwaltung eine Schadensersatzpflicht nicht anerkannte, reichte F. bei dem Landgericht in D. Klage ein mit dem Antrage, festzustellen, daß der Postfiskus zum Ersatze des Schadens und zur Zahlung eines Schmerzensgeldes verpflichtet sei.

In der Klageschrift führte F. unter Vorlegung eines ärztlichen Gutachtens im wesentlichen folgendes aus:

> Er habe mit Erlaubnis des Wirtes den in dem Gasthofe befindlichen Fernsprecher zu einer dringenden Rücksprache mit einem Geschäftsfreunde benutzt. Während des Gesprächs habe er plötzlich einen heftigen, äußerst schmerzhaften Schlag elektrischer Natur gegen das linke Ohr und die linke Kopfseite erhalten, infolgedessen er, abgesehen von der augenblicklichen Schmerzempfindung, eine schwere Beeinträchtigung seiner Gesundheit und seiner Arbeitskraft dauernder Art erlitten habe, deren voller Umfang zur Zeit noch nicht festzustellen sei. Aus dem gesetzlichen Alleinrechte des Beklagten, öffentliche Fernsprechanlagen einzurichten und zu betreiben, folge seine Verpflichtung, diese dauernd in ordnungsmäßigem und eine gefahrlose Benutzung gewährleistendem Zustande zu erhalten; den aus dieser Verpflichtung sich ergebenden Anspruch habe nicht nur der Teilnehmer, sondern jeder, der mit dessen Erlaubnis den Fernsprecher benutze, so daß der Beklagte ein zwischen den Parteien bestehendes Vertragsverhältnis verletzt habe. Der elektrische Schlag, den der Kläger erlitten habe, sei auf einen Mangel der Anlage oder auf eine Fahrlässigkeit der Bedienung zurückzuführen; aller Wahrscheinlichkeit nach habe die in Frage kommende Gehilfin die Verbindung vorzeitig getrennt, wodurch in dem nicht einwandfreien Hörer ein Knackgeräusch entstanden sei. Zum Beweise werde die Einholung eines Sachverständigengutachtens beantragt.
>
> Im übrigen habe der Beklagte auch schuldhaft gehandelt. Schon am Tage vor dem Unfalle habe der Wirt dem Fernsprechamt angezeigt, daß der Apparat nicht in Ordnung sei, aber erst am Tage des Unfalls seien Beamte zur Prüfung der Sprechstelle entsandt worden. Diese

Digitized by Google

wären erst nach Beendigung des fraglichen Gesprächs dort eingetroffen. Außerdem hätten vorzeitige Unterbrechungen von Gesprächverbindungen schon seit Monaten in D. den Gegenstand zahlreicher Beschwerden gebildet, denen gegenüber sich die Telegraphenverwaltung immer nur darauf berufen habe, daß sich der Betrieb nach der Durchführung des Umbaues der Vermittelungsanstalt erheblich verbessern würde. Das monatelange Bestehen solcher Zustände sei schuldhaft; der Beklagte hätte durch geeignete Vorkehrungen und durch Einstellung einer genügenden Zahl von Arbeitskräften auch während des Umbaues für einen geregelten Betrieb sorgen oder von den Änderungen ganz absehen müssen.

In der Klagebeantwortung lehnt der Beklagte eine Verpflichtung zum Schadensersatz ab und bestreitet, daß der Kläger durch den angeblichen Unfall überhaupt irgendwelchen Schaden oder Schmerz erlitten habe; auch im übrigen widerspricht der Beklagte den tatsächlichen und rechtlichen Ausführungen des Klägers und macht insbesondere folgendes geltend:

Bei der Prüfung der Sprechstelle durch einen Leitungsaufseher am Vormittage des auf den Eingang der Störungsmeldung folgenden Tages, unmittelbar nach dem Gespräche des Klägers, sei lediglich festgestellt worden, daß der Abstand der Hörermembrane von den Polschuhen zu groß gewesen sei. Der Beamte habe dies berichtigt, im übrigen aber den Apparat völlig in Ordnung gefunden. Auf die Beschwerde des Klägers sei der Apparat abermals durch einen Mechaniker untersucht und wiederum in Ordnung befunden worden. Eine Berührung der Fernsprechleitungen mit einer Starkstromanlage oder eine Annäherung an eine solche sei nach dem Befunde der Apparate und nach der Lage der örtlichen Verhältnisse ausgeschlossen. Eine störende Einwirkung der Systemänderungsarbeiten käme nicht in Frage, weil die anrufende und die angerufene Sprechstelle noch an das alte Ortsamt angeschlossen gewesen seien. Das Auftreten einer außergewöhnlich hohen Spannung aber sei aus technischen Gründen völlig unmöglich. Schließlich komme eine vertragliche Haftung nach § 21 Abs. 1 der Telegraphenordnung und nach § 6 des Reichsbeamtenhaftpflichtgesetzes überhaupt nicht in Frage.

Das Landgericht hat die Klage kostenpflichtig abgewiesen. Aus den Entscheidungsgründen sei folgendes angeführt:

Der Kläger begehrt Feststellung, daß der Beklagte verpflichtet sei, ihm den Schaden zu ersetzen, den er bei der Benutzung der Fernsprecheinrichtung erlitten habe. Das Vorliegen eines rechtlichen Interesses daran, daß dies durch richterliche Entscheidung alsbald festgestellt werde, ist zu bejahen, da der Beklagte die Schadensersatzpflicht bestreitet und nach dem Vortrage des Klägers in Verbindung mit dem ärztlichen Gutachten ohne weiteres anzunehmen ist, daß der Schaden noch nicht vollständig ziffermäßig angegeben werden kann. Es ist daher zu prüfen, ob durch die Behauptungen des Klägers das Bestehen des Schadensersatzanspruchs schlüssig begründet ist. Das ist aber, mag er auch bei der Benutzung der Fernsprecheinrichtung einen Schaden erlitten haben, zu verneinen.

Der Kläger kann sich nicht auf eine Vorschrift wie die im § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 berufen, wonach der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn für gewisse beim Betrieb entstandene

Digitized by Google

Schädigungen ohne weiteres haftet, es sei denn, daß er nachweise, daß der Schaden durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden sei. Diese besondere Bestimmung betrifft nur den Fall, daß der Schaden beim Betrieb einer Eisenbahn, nicht auch den Fall, daß er beim Betriebe des Fernsprechers entsteht. Das bedarf, zumal da es vom Kläger selbst nicht behauptet wird, keiner weiteren Ausführung.

Es könnte sich nur fragen, ob ein Schadensersatzanspruch auf Grund eines Vertrags oder aus unerlaubter Handlung gegeben sei. Das wird vom Kläger zwar behauptet, aber nicht in schlüssiger Weise begründet. Eine vertragliche Haftung entfällt schon deshalb, weil es an einem Vertragsverhältnisse zwischen den Parteien fehlt. Der Schaden soll bei der Benutzung der Fernsprecheinrichtung in einem bestimmten Gasthof entstanden sein. Hinsichtlich dieser bestand aber ein Vertrag nur zwischen der Telegraphenverwaltung und dem Inhaber des Gasthofs als »Teilnehmer« an der Fernsprecheinrichtung, nicht auch zwischen jener und dem Kläger, da zwischen diesen eine Willenseinigung nicht stattgefunden hat. Denn der Beklagte wußte nicht und konnte nicht wissen, wer die Herstellung der Verbindung verlangte, und kann daher, wenn er dem Verlangen entsprach, nicht den Willen gehabt haben, mit dieser für ihn ungewissen Person in ein Vertragsverhältnis zu treten; er ließ die Verbindung vielmehr mit Rücksicht auf das zwischen ihm und dem Teilnehmer bestehende Vertragsverhältnis herstellen, um seine Verpflichtungen aus diesem Verhältnisse zu erfüllen. Ein Vertrag zwischen dem Beklagten und dem Kläger besteht insbesondere auch dann nicht, wenn dieser die Erlaubnis des Teilnehmers zur Benutzung der Sprechstelle gehabt hat. In dieser Hinsicht macht der Kläger geltend, daß nicht nur der Teilnehmer, sondern auch derjenige, welcher mit dessen Erlaubnis den Fernsprecher benutze, vertragliche Rechte gegenüber dem Beklagten habe. Das ist aber rechtlich nicht begründet. Denn wenn der Beklagte einen Vertrag über die Anschließung an das Fernsprechnetz eingeht, so erklärt er damit keineswegs, daß er auch mit jeder beliebigen dritten Person in vertragliche Beziehungen treten wolle, die mit Erlaubnis des Teilnehmers die Einrichtung benutze; dies könnte nur zutreffen, wenn es beim Vertragschluß ausdrücklich vereinbart würde oder sich aus den maßgebenden Bestimmungen ergäbe. Das ist aber nicht der Fall. Insbesondere folgt es nicht daraus, daß der Teilnehmer unter gewissen Voraussetzungen Dritten die unentgeltliche Benutzung des Anschlusses gestatten darf (Ziffer 13 Seite 17 der »Bestimmungen für die Benutzung der Fernsprechanschlüsse«). Denn hiermit ist nur ausdrücklich hervorgehoben, daß der Teilnehmer — der die Benutzung nicht gegen Entgelt gestatten darf (§ 6 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892) — seine vertraglichen Befugnisse nicht überschreitet, wenn er Dritten die unentgeltliche Benutzung seiner Sprechstelle erlaubt. Daß in diesem Falle Vertragsrechte zwischen dem Beklagten und dem Benutzer bestünden, ist damit weder gesagt, noch liegt dies im Sinne der Bestimmung, denn der Beklagte hatte keine Veranlassung zur Abgabe eines so weitgehenden und so allgemeinen Vertragsangebots.

Abgesehen davon, daß ein Vertrag zwischen den Parteien nicht besteht, kann der Kläger den Beklagten auch deshalb nicht haftbar machen, weil er nicht in schlüssiger Weise behauptet, daß der Schaden

Digitized by Google

durch schuldhaftes Handeln des Beklagten verursacht worden sei, wie noch näher auszuführen ist. Aus diesem Grunde ist auch das Bestehen einer Schadensersatzpflicht aus unerlaubter Handlung (§ 823 B.G.B.) zu verneinen. Zur Begründung eines Schadensersatzanspruchs müßte der Kläger dartun, durch welche Umstände der Schaden entstanden sei, und daß diese dem Beklagten zum Verschulden gereichen.

Es fehlt nun aber schon an dem ersten Erfordernis, insofern der Kläger nicht bestimmt behauptet, welche Umstände den Schaden hervorgerufen hätten, sondern nur eine Vermutung darüber ausspricht, daß nämlich aller Wahrscheinlichkeit nach sich der Hörer nicht in einem fehlerfreien Zustande befunden habe, und daß der Knall im Hörer dadurch hervorgerufen worden sei, daß die Gehilfin die Verbindung vorzeitig unterbrochen habe. Es fehlt an einer Behauptung darüber, inwiefern der Apparat nicht in Ordnung gewesen sei, so daß eine heftige Schallwirkung habe eintreten können. Derartige bloße Vermutungen von Tatsachenvorgängen können keine Grundlage für die Erhebung eines Sachverständigenbeweises bilden.

Aber auch dann, wenn sich durch Sachverständigengutachten — auf das der Kläger angetragen hat — feststellen ließe, daß der mit dem Knalle verbundene Schlag, den der Kläger erlitten haben mag, infolge einer vorzeitigen Unterbrechung des Gesprächs und durch einen Mangel an dem Apparat entstanden sei, fehlt es an der schlüssigen Darlegung darüber, inwiefern diese Umstände dem Beklagten zur Schuld anzurechnen seien.

Was zunächst die vorzeitige Unterbrechung angeht, so ist ein Verschulden des Beklagten nicht schlüssig dargetan mit der Ausführung, daß solche Unterbrechungen seit längerer Zeit in D. häufig vorkämen, und daß dies mit dem Umbau des Vermittelungsamts zusammenhänge, den der Beklagte in schuldhafter Weise nicht schleunig genug oder nicht hinreichend sachgemäß betrieben habe. Wenn der Beklagte hierbei wirklich — was dahingestellt bleiben möge — schuldhaft gehandelt hätte, so fehlt es doch an einem Anhalte dafür, daß gerade auch im vorliegenden Falle die Unterbrechung auf die Umbauarbeiten und damit auf schuldhaftes Handeln oder Unterlassen des Beklagten zurückzuführen sei. Denn Unterbrechungen von Gesprächen finden auch sonst aus irgendwelchen Ursachen statt, auf die hier nicht näher eingegangen zu werden braucht; solche Umstände können auch im vorliegenden Falle mitgewirkt haben. Überdies führt der Beklagte aus, daß bei den in Frage kommenden Leitungen das neue System noch gar nicht in Betracht gekommen sei; der Kläger, der für die Begründung des Schadensersatzanspruchs behauptungspflichtig ist, hat das Gegenteil nicht dargetan.

Schließlich aber fehlt auch die schlüssige Darlegung eines Verschuldens in bezug auf den Umstand, daß der Apparat des Teilnehmers fehlerhaft gewesen sei, und daß dadurch das Knallgeräusch habe eintreten können oder müssen. Der Kläger behauptet zwar, daß der Teilnehmer bereits an dem Tage vor dem Unfalle dem Amte gemeldet habe, daß der Apparat nicht in Ordnung gewesen sei, und der Beklagte gibt zu, daß dies am Abende vorher dem Fernsprechamte gemeldet worden sei. Der Beklagte hat aber nach dem eigenen Vorbringen des Klägers bereits am Vormittage des Unfalltags Beamte zur Feststellung und zur Beseitigung des Mangels zu dem Teilnehmer geschickt. Damit

Digitized by Google

aber hat er für die Beseitigung einer ihm am Tage vorher (gleichviel in welcher Stunde) gemeldeten Betriebstörung alles getan, was ihm unter Berücksichtigung der bedeutenden Größe des Fernsprechnetzes und der in Betracht kommenden Entfernungen zuzumuten war. Daß er infolge besonderer Umstände noch schneller oder in anderer Weise hätte eingreifen müssen, hätte der Kläger darlegen müssen, er hat es aber nicht getan. Der Kläger hat also die Ursachen des Schadens nicht schlüssig bewiesen, sondern nur die Vermutung ausgesprochen, daß sie auf dem Zusammenwirken der beiden Umstände (Auftreten von Knackgeräuschen infolge eines Fehlers im Apparat und infolge vorzeitiger Unterbrechung der Verbindung) beruhten, überdies aber bezüglich keines dieser beiden Umstände schuldhaftes Verhalten des Beklagten schlüssig behauptet.

Deshalb war seine Klage mit der Kostenfolge aus § 91 Z.P.O. abzuweisen.

Gegen das Urteil hat F. Berufung beim Oberlandesgericht in D. eingelegt. Zur Begründung seines Rechtsmittels hat er die rechtlichen Ausführungen des angefochtenen Urteils der Nachprüfung des Berufungsgerichtes unterstellt und hinzugefügt, der Beklagte müsse beweisen, daß ihn kein Verschulden trifft, wenn vom Kläger bewiesen sei, daß er den behaupteten Schlag erlitten habe.

Das Gericht ist zu einer Verwerfung der Berufung gelangt. Aus den Entscheidungsgründen ist folgendes hervorzuheben.

Was zunächst den vom Kläger in der Berufungsinstanz neu vorgebrachten Einwand anlangt, dem Beklagten liege die Beweislast ob, daß ihn kein Verschulden treffe, so ist der Meinung des Klägers nicht beizupflichten. Denn ein eingetretener Schaden genügt nicht, um eine Ersatzpflicht zu erzeugen; hinzukommen muß vielmehr ein vom Ersatzpflichtigen zu vertretendes Verhalten und ein zwischen beiden bestehender kausaler Zusammenhang insofern, als der Schaden auf jenes Verhalten als auf seine Ursache zurückzuführen ist. Hieraus folgt, daß eine Klage auf Feststellung eines Ersatzanspruchs nicht schlüssig mit der Behauptung eines eingetretenen Schadens begründet ist. Hierzu ist vielmehr noch die Behauptung erforderlich, daß ein Verschulden des Gegners vorliege, und diese gehört deshalb zu den klagebegründenden Tatsachen. Für sie aber trifft nach den ersten Grundsätzen des geltenden Prozeßrechts die Beweislast den Kläger.

Den Ausführungen des angefochtenen Urteils selbst ist in erster Linie insofern beizustimmen, als es das Vorliegen eines Vertragsverhältnisses oder auch nur eines vertragsähnlichen Rechtsverhältnisses zwischen den Parteien verneint, damit aber gleichzeitig die Möglichkeit einer vertraglichen Haftung des Beklagten ausschließt. Die Ausführungen der Vorinstanz sind in dieser Hinsicht so erschöpfend, daß weitere Bemerkungen entbehrlich sind.

Demnach ist nur noch zu prüfen, ob der Kläger den Beklagten aus § 823 B.G.B. für den behaupteten Schaden haftbar und verantwortlich machen kann. Das ist schon deswegen zu verneinen, weil der Kläger auch im zweiten Rechtsgange nicht hat schlüssig und bestimmt behaupten können, durch welche Umstände der Schaden entstanden ist. Schon das landgerichtliche Urteil führt aus, daß die bloße Vermutung, die Gehilfin habe das Gespräch vorzeitig unterbrochen, und es sei in dem fehlerhaften Apparat eine außergewöhnlich hohe Spannung ein-

Digitized by Google

getreten, nicht geeignet ist, die Erhebung eines Sachverständigenbeweises herbeizuführen.

Aber auch ganz abgesehen hiervon wäre einem Beweisantrage des Klägers nicht zu entsprechen. Zunächst ist durch die teilweise unstreitigen Parteierklärungen festgestellt, daß, wenn in der Tat an dem vom Kläger benutzten Apparat ein Mangel bestanden hat, der geeignet gewesen ist, sei es für sich allein oder durch unvorschriftsmäßiges Arbeiten eines Beamten, einen elektrischen Schlag, wie ihn der Kläger erhalten zu haben behauptet, auszulösen, der Beklagte seinerseits alles Erforderliche zur Abwendung eines Schadens dadurch getan hat, daß er ohne irgendwelches schuldhafte Zögern, nämlich am Vormittage nach dem Eingange der Anzeige des Wirtes, einen Beamten zur Abstellung des Mangels entsandte. Kleine Unregelmäßigkeiten werden sich in dem Betrieb eines großen Orts-Fernsprechnetzes nie vermeiden lassen, und es ist durch nichts behauptet oder gar erwiesen, daß jener Mangel nicht durch ein unsachgemäßes Handeln des Wirtes, seiner Angestellten oder eines seiner Gäste entstanden sei. Aber auch im anderen Falle genügt das Verhalten des Beklagten, um ihn zu entlasten. Es braucht hier nicht untersucht zu werden, ob etwa der Wirt in schuldhafter Weise fahrlässig handelte, indem er unter den obwaltenden Umständen die Benutzung des Fernsprechers gestattete. Jedenfalls kann weder er noch der Kläger hieraus dem Beklagten, der in raschester Weise Abhilfe geschaffen hat, einen Vorwurf machen und ihn auf Ersatz eines hierdurch oder auch nur teilweise hierdurch entstandenen Schadens in Anspruch nehmen, da ein schuldhaftes Handeln des Beklagten nicht vorliegt, wenn er, wie ausgeführt, seinerseits alles tut, um einem Schaden vorzubeugen. So bleibt nur noch die Vermutung des Klägers bestehen, daß der Schlag durch ein vorzeitiges Unterbrechen der Verbindung hervorgerufen worden sei. Auch in dieser Beziehung ist den Ausführungen des landgerichtlichen Urteils beizutreten; es sei aber noch folgendes hinzugefügt.

Da der Beklagte eine juristische Person des öffentlichen Rechtes ist, kann ihn der Kläger nicht schlechthin auf Grund des § 823 B.G.B. für den entstandenen Schaden — den Beweis dafür vorausgesetzt — in Anspruch nehmen, sondern nur auf Grund der eine Haftung des Fiskus besonders regelnden Gesetze. Was zunächst das Reichsbeamtenhaftpflichtgesetz vom 22. Mai 1910 anlangt, so sind seine Vorschriften auf den vorliegenden Fall unanwendbar. Dieses Gesetz fordert in § 1, daß der fragliche Beamte in Ausübung einer ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt gehandelt hat. Wie schon das Oberlandesgericht Celle (vgl. Rechtspr. der O.L.G. Bd. 28 S. 312) ausgeführt hat, ist nicht jede auf Grund der öffentlichen Beamtenstellung vorgenommene Amtshandlung eine Ausübung öffentlicher Gewalt. Hier handelt es sich nicht um die Betätigung der fürsorgenden oder schützenden, jedenfalls aber zwingenden Hoheitsgewalt des Staates, sondern um die Erfüllung der Aufgabe des Postfiskus als Verkehrsvermittler, und daß dies keine »Ausübung öffentlicher Gewalt« ist, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Ebenso läßt sich nicht zu Gunsten des Klägers die Vorschrift des § 89 Abs. 1 B.G.B. verwerten, wonach der Fiskus für den Schaden verantwortlich ist, den sein Vertreter in Ausführung privatrechtlicher Verrichtungen verschuldet. Selbst wenn man einen ursächlichen Zu-

Digitized by Google

sammenhang des elektrischen Schlages und einer schuldhaften Handlungsweise der Gehilfin unterstellt, so mangelt es doch hier an der Eigenschaft der letzten als Vertreterin des Postfiskus. Nicht jeder Beamte oder gar Bedienstete ist »Vertreter« im Sinne des § 31 B.G.B.; hierzu gehört ein nicht zu verkennender Wille des Staates, den Betreffenden selbständig in der Weise für sich walten zu lassen, daß er alle Amtshandlungen des letzten als in seinem Namen geschehen betrachtet und demgemäß für sie eintritt. Dies aber trifft für die Fernsprechgehilfin, die lediglich die mechanische Aufgabe hat, die von den Teilnehmern gewünschten Verbindungen herzustellen, nicht zu. Der Umstand allein, daß die Gehilfin durch die Bestimmungen über die Verwaltungsorganisation des Fiskus (vgl. hierzu den Kommentar von Reichsgerichtsräten zum B.G.B., 2. Aufl., Anm. 2 zu § 89) »berufen« ist, stellt nicht das einzige wesentliche Merkmal für den »Vertreter« des § 31 B.G.B. dar, weil sonst der Fiskus auch für seinen niedrigsten Bediensteten, sofern er nur durch die Verwaltungsbestimmungen »berufen« ist, haften müßte, was der Absicht des Gesetzgebers nicht entspricht. Vielmehr erfordert der Begriff des »Vertreters«, wie bereits angedeutet wurde, noch, daß ihm durch die organisatorischen Bestimmungen eine mehr oder weniger umfangreiche Tätigkeit auf irgendeinem Geschäftsgebiet übertragen, und daß er durch jene Bestimmungen zu einer selbständigen Vertretung des Fiskus innerhalb eines größeren Geschäftszweigs berufen ist (zu vgl. Rechtspr. der O.L.G. Bd. 14 S. 2, Entsch. des R.G. Bd. 53 S. 279 ff., Bd. 62 S. 35).

Aus diesen Gründen ist die Klageabweisung gerechtfertigt; die Berufung des Klägers war mit der sich aus § 97 Abs. 1 der Prozeßordnung ergebenden Kostenfolge zurückzuweisen.

Reichsgerichtsentscheidung über die Einheitlichkeit des Beförderungswillens.

Die unerwartet große Steigerung des Briefverkehrs in den letzten Jahrzehnten hat die Drucksache in ihrem Werte als Mittel zur wirksamen Geschäftsanpreisung herabgesetzt. Mehr und mehr sind die Geschäftsleute deshalb dazu übergegangen, Preislisten und andere Mitteilungen, die der Anbahnung neuer oder der Aufrechterhaltung vorhandener Geschäftsbeziehungen dienen sollen, auch in den Fällen als verschlossene Briefe zu verschicken, in denen die Versendung als Drucksache nach den Bestimmungen der Postordnung zulässig wäre. Das bedeutet besonders dann eine große Verteuerung, wenn der Brief 10 oder 20 Pf. kostet.

Was die Versendung in diesen Fällen so wesentlich verteuert, ist die Beförderung vom Aufgabeorte bis in den Bereich der Ortsgebühr des Bestimmungsorts, die für den einzelnen Brief 5 oder 15 Pf. Mehrkosten verursacht. Sind mehrere Sendungen nach demselben Bestimmungsorte gerichtet, so liegt der Gedanke nahe, sie zur Ersparung von Kosten zu Sammelsendungen an eine Mittelsperson am Bestimmungsorte zu vereinigen und dadurch der Portoerhebung nach der Einzelgebühr im Fernverkehr zu entziehen.

Digitized by Google

Die Briefe werden dann als Einzelsendungen erst am Bestimmungsorte der Post übergeben. Bis dahin werden sie gesammelt verschickt. Dieser Sammelverkehr ist unzulässig. Denn das Alleinrecht der Post umfaßt die ganze Beförderung, d. h. »die Gesamtheit aller Maßnahmen für das Überleiten von Briefen aus dem Gewahrsam des ersten, eigentlichen Absenders in den des letzten, eigentlichen Empfängers« (Reichsger. Erk. v. 18. Sept. 1906, Archiv 1907 S. 315), während bei dem Sammelverkehr die der Post vorbehaltene einheitliche Beförderung durch das Dazwischentreten einer — mechanisch handelnden — Mittelsperson (des Empfängers der Sammelsendung, der die Einzelsendungen der Post übergibt) unterbrochen wird.

Die Formen, in denen der Sammelverkehr sich bewegt, sind sehr mannigfaltig. Ihre Verschiedenartigkeit erstreckt sich teils auf die Sammelsendungen selbst — Beförderung mit der Eisenbahn oder mit der Post —, teils auf die Einzelsendungen — Beförderung verschlossener Briefe, offener Briefe, getrennte Beförderung der Umschläge und des Inhalts und Vereinigung und Verschließung erst nach der Ankunft am Bestimmungsort usw. —. Mit dem zuletzt angegebenen Falle beschäftigt sich das nachstehend wiedergegebene Urteil des Reichsgerichts vom 3. Juni 1902, das, soweit bekannt, noch nicht veröffentlicht ist, aber doch eine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung hat und deshalb noch nachträglich zur Veröffentlichung gebracht wird. Nach dem Erkenntnisse kommt alles auf den Beförderungswillen des Absenders an. Hat dieser von Anfang an beabsichtigt, die Sendungen den eigentlichen Empfängern verschlossen zustellen zu lassen, so ist es gleichgültig, wo die Verschließung stattfindet. Denn es handelt sich dann rechtlich von vornherein um die Beförderung verschlossener Briefe, die der Post vorbehalten ist. — Nachstehend der Wortlaut der Begründung:

»Nach § 1 Nr. 1 des Gesetzes über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 (Reichs-Gesetzblatt S. 347) ist die Beförderung aller verschlossenen Briefe gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt auf andere Weise als durch die Post verboten, und nach § 27 Nr. 1 des Gesetzes wird bestraft, wer Briefe den Bestimmungen des § 1 zuwider auf andere Weise als durch die Post befördert. Der Tatbestand des Delikts setzt mithin voraus, daß verschlossene Briefe von einem Orte mit Postanstalt nach einem anderen Orte mit Postanstalt befördert werden. Diese Voraussetzung trifft im gegenwärtigen Falle insofern nicht zu, als die in Ballen zu je 1000 Stück von Ch. nach Sp. beförderten Prospekte der H.-J.-Bitterquelle seitens der Angeklagten F. und P. erst in Sp. in die miterhaltenen Briefumschläge gelegt und nunmehr verschlossen den Empfängern zugestellt worden sind. Dessenungeachtet würden die genannten Angeklagten der Strafe des Gesetzes nicht entgehen, wenn sie schon bei Übernahme der Beförderung von Ch. nach Sp. den Willen gehabt hätten, die Prospekte in Sp. in Briefumschläge zu verschließen und in dieser Gestalt an die Empfänger gelangen zu lassen. Denn in diesem Falle würde eine einheitliche und von einem einheitlichen Willen getragene Beförderung vorliegen, welche die Übermittelung verschlossener Briefe von einem Postort aus an die an einem anderen Postorte wohnenden Empfänger zum Gegenstand hatte. Nach den für das Revisionsgericht maßgebenden Feststellungen der Vorinstanz haben aber die Angeklagten F. und P. nicht von vornherein beabsichtigt, die für die Prospekte bestimmten Umschläge zu verschließen, sondern sie haben diesen Entschluß erst nach dem Beginne der Verteilung

Digitized by Google

in Sp. aus geschäftlichen Gründen gefaßt, die außerhalb des ursprünglichen Beförderungswillens lagen. Bei dieser Sachlage hat der Vorderrichter rechtlich nicht geirrt, wenn er der Beförderung den Charakter eines einheitlichen Aktes versagt und annimmt, daß die bis zur Ankunft der Prospekte in Sp. nicht strafbare Beförderung auch in Ansehung der an letzterem Orte erfolgten Bestellung an die Empfänger nicht strafbar wurde, da diese Bestellung innerhalb desselben Ressorts geschah (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 33, S. 144 bis 146).« ...

KLEINE MITTEILUNGEN.

Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal während des Rechnungsjahrs 1913. Wie aus dem Verwaltungsberichte des Kaiserlichen Kanalamts für das Rechnungsjahr 1913 zu ersehen ist, haben während dieses Zeitraums im ganzen 53 382 abgabepflichtige Schiffe mit einem Nettoraumgehalte von insgesamt 10 349 929 R.T. den Kanal benutzt. Gegen das Vorjahr ergibt sich eine Abnahme von 3984 Schiffen und eine Zunahme von 425 692 R.T. (Im Rechnungsjahre 1911 hatte eine Zunahme von 4549 Schiffen und 1 445 976 R.T. stattgefunden.) Von den Fahrzeugen entfallen auf

Dampfschiffe	25 755	mit	8 306 206 R.T.
Segelschiffe	19 246	-	812 543 -
Leichter und Schuten...	8 381	-	1 231 180 -
zusammen wie oben....	53 382	mit	10 349 929 R.T.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Kanal geht aus folgenden Zahlen hervor:

Rechnungsjahr	Zahl der Schiffe	R.T.
1896	19 660	1 848 458
1900	29 045	4 282 094
1905	33 147	5 796 949
1910	45 569	7 579 339
1912	57 366	9 924 237
1913	53 382	10 349 929.

Die deutsche Flagge ist wiederum am stärksten vertreten gewesen. An dem Verkehr sind die einzelnen Länder, wie folgt, beteiligt:

		Schiffzahl	Raumgehalt
Deutschland.....	mit rund	82 v. H.	57 v. H.
Niederlande	- -	4 -	5 -
Dänemark	- -	4 -	9 -
Schweden	- -	4 -	7 -
Norwegen	- -	3 -	9 -
Rußland	- -	1 -	7 -
Großbritannien ...	- -	1 -	5 -
Sonstige Länder...	- -	1 -	1 - .

Digitized by Google

Die Arbeiten des Kanalerweiterungsbaues haben auch im Rechnungsjahre 1913 den Betrieb der Schiffahrt im allgemeinen ungünstig beeinflußt. Eine längere Sperrung des Fahrwassers hat sich zwar trotz aller Schwierigkeiten vermeiden lassen, doch haben die zum größten Teile im Fahrwasser arbeitenden Baggereifahrzeuge immer noch viele Schiffsunfälle veranlaßt. Von den 274 Unfällen waren 4 schwere, 204 leichte Unfälle. Außerdem kamen 66 Verzögerungen vor.

Die mittlere Dauer der Durchfahrtszeiten und die mittlere Fahrgeschwindigkeit betrugen:

Jahr	Tiefgang								
	bis 5,4 m			von 5,5 bis 6,9 m			von 7 m und mehr		
	Fahrzeit		Geschwindigkeit	Fahrzeit		Geschwindigkeit	Fahrzeit		Geschwindigkeit
	Std.	Min.	km	Std.	Min.	km	Std.	Min.	km
1913	9	6	13,4	12	18	10,8	15	7	8,9
1912	9	59	12,4	13	23	9,8	17	35	8,1
1907	9	2	13,0	11	49	11,1	13	4	8,7.

Die Durchfahrtszeiten sind gegen das Vorjahr viel kürzer geworden. Ein Vergleich mit dem Jahre 1907 zeigt, daß die Durchschnittszeiten beinahe wieder dieselben sind wie früher, ausgenommen bei den über 7 m tiefgehenden Schiffen. Es steht zu erwarten, daß nach dem Aufhören der Baggereihemmnisse eine noch wesentlich kürzere Durchfahrtszeit erreicht wird, zumal da die bisherigen Aufenthalte vor den geschlossenen Eisenbahndrehbrücken ganz wegfallen, nachdem die Drehbrücken durch Hochbrücken ersetzt worden sind.

Der Abschluß der Einnahmen und Ausgaben zeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.....	5 002 861 ℳ	(1912: 4 702 355 ℳ)
Ausgaben	3 525 217 -	- 3 474 320 -
Überschuß	1 477 644 -	- 1 228 035 - .

Beginn des elektrischen Eisenbahnbetriebs in Lappland. Auf der nördlichsten Eisenbahn der Welt, der über dem Polarkreise gelegenen Linie von Kiruna bis zur norwegischen Grenze, wurde am 8. Februar 1915 in Gegenwart des schwedischen Ministers des Innern der elektrische Betrieb und gleichzeitig die Riesenkraftstation am Porjuswasserfall eröffnet. Damit sind in jenen noch über 300 km nördlich vom Bottnischen Meerbusen liegenden Gebieten die großartigen Anlagen zum Abschlusse gekommen, die den Beginn der geplanten Einführung des elektrischen Betriebs für das ganze schwedische Staatsbahnnetz darstellen, und woran fünf Jahre hindurch gearbeitet worden ist. Die Kosten haben 23 Millionen Kronen betragen, die Zahl der beschäftigten Arbeiter belief sich auf 1500. Daß man gerade eine Eisenbahn in Gegenden mit arktischen Naturverhältnissen zum ersten Versuche mit ektrischem Betriebe wählte, beruht darauf, daß die Eisenerzbeförderung, die von dem etwa 100 km nördlich von Gellivare liegenden Kiruna nach dem norwegischen Verschiffungshafen Narvik stattfindet, von Jahr zu Jahr einen größeren Umfang annimmt, demgegenüber sich der bisherige Dampfbetrieb als unzureichend erwiesen hat. Darum wurde die Umwandlung der etwa 130 km langen Bahn für den elektrischen Betrieb beschlossen; als Kraftquelle wählte man den 52 km

Digitized by Google

südlich von Gellivare gelegenen Porjuswasserfall, der an der Stelle in Lappland liegt, wo die mächtigen Wassermassen des langgestreckten Seegebiets Lulevatten in den Stora Luleelf (den großen Lulefluß) übergehen und eine Reihe von Stromschnellen und Wasserfällen bilden. Durch Regelungsarbeiten und durch Aufstauung der gewaltigen Wassermassen vor den Porjusfällen hat sich hier der schwedische Staat eine ungeheuere Kraftquelle geschaffen, die bis auf 300 000 PS oder mehr gebracht werden kann; zunächst sollen indes nur 50 000 PS in Anspruch genommen werden. Diese genügen nicht nur zum elektrischen Betriebe der Bahn Kiruna–Riksgränsen (gewöhnlich Reichsgrenzbahn genannt), sondern auch für Zwecke der großen Bergwerksbetriebe bei Gellivare und Kiruna, wohin die Kraft mittels eines umfangreichen Leitungsnetzes übergeführt wird.

Das Kraftwerk bei Porjus bildet zusammen mit den übrigen hier geschaffenen Einrichtungen eine der merkwürdigsten Anlagen dieser Art, die es gibt. Mit Rücksicht darauf, daß in den hochnordischen Gebieten acht Monate hindurch strenger Winter herrscht, ist die Maschinenhalle, ein gewaltiger Saal von 70 m Länge, worin die mächtigen Maschinen arbeiten, 50 m unter der Erdoberfläche angelegt und vollständig aus dem Felsen ausgesprengt. Das Wasser für den Betrieb der Turbinen wird durch einen Kanal von 525 m Länge und 50 qm Querschnitt nach dem Verteilungsbecken geführt, wo es entsprechend den fünf im Maschinensaale vorhandenen Maschineneinheiten in fünf große, in Beton ausgeführte Kammern verteilt wird. Von da stürzt es durch 50 m tief eingesprengte Schächte zu den Turbinen hinab; nachdem es dort seinen Beruf erfüllt hat, gelangt es durch einen langen Kanal unterhalb der Fälle wieder in den Fluß zurück. Auf dem ganzen Wege kommt das Wasser mit der freien Luft nicht in Berührung und ist dadurch vor dem Gefrieren geschützt. Gerade über der unterirdischen Maschinenhalle liegt über der Erde das Stellwerkgebäude, wohin der im Maschinenhaus erzeugte elektrische Strom mittels Kabel durch senkrechte Schächte geführt wird, um dann den Weg nach Gellivare und Kiruna zu nehmen. Ein Teil der Einrichtungen des Kraftwerkes sowie die Einrichtung der Bahn Kiruna–Riksgränsen für den elektrischen Betrieb und die Lieferung der elektrischen Lokomotiven sind gemeinsam von den Siemens-Schuckertwerken in Berlin und der Elektrizitätsgesellschaft in Västeras ausgeführt worden.

Die Sparkassen im Deutschen Reiche und in Preußen. Nach dem statistischen Jahrbuche für das Deutsche Reich von 1914 bestanden 1912 im Deutschen Reiche 3127 Sparkassen und 8235 Zweig- und Nebenkassen, zusammen 11 362 Sparkassen. Die Zahl der Sparbücher betrug 22 979 254.

Auf den Sparbüchern wurden

gutgeschrieben an Einlagen und Zinsen	5 828	Millionen Mark,
abgeschrieben für Rückzahlungen	4 974	- -
mithin Zuwachs	854	Millionen Mark.

Das Gesamtguthaben der Einleger belief sich auf 18 680 Millionen Mark gegenüber 17 822 Millionen Mark im Jahre 1911. Die Sparkassen hatten 1912 ein eigenes Vermögen von 18 841 Millionen Mark. Die Rücklage hat sich gegenüber 1911 um 26 Millionen auf 941 Millionen Mark vermindert.

Die Zahl der preußischen Sparkassen ist während des Rechnungsjahres 1913[1]) von 1760 auf 1765 gestiegen. Mit den angegliederten 5268 Zweig- und

[1]) Nach der Hauptübersicht über den Geschäftsbetrieb und die Ergebnisse der preußischen Sparkassen im Rechnungsjahre 1913. Aufgestellt vom Königlich Preußischen Statistischen Landesamt in Berlin.

Digitized by Google

Nebenkassen sowie Sammel- und Annahmestellen betrug die Gesamtzahl der Sparkassen 7033. Die meisten Sparstellen (1066) hatte die Rheinprovinz, es folgen die Provinz Schlesien mit 890, Sachsen mit 766, Brandenburg (einschl. des Stadtkreises Berlin) mit 748, Hannover und Hessen-Nassau mit je 677, Ostpreußen mit 555, Westfalen mit 465, Schleswig-Holstein mit 386, Posen mit 264, Westpreußen mit 259, Pommern mit 245 und die Hohenzollernschen Lande mit 35 Sparstellen. Eine Sparstelle kam auf 49,84 qkm gegen 50,90 qkm im Jahre 1912 und auf 5987 Einwohner gegen 6021 im Jahre 1912. Am Jahresschlusse waren in den Händen der Einleger 14 417 642 Sparbücher, das sind 35,8 Sparbücher auf 100 Einwohner.

Auf den Sparbüchern wurden

gutgeschrieben an Einlagen und Zinsen .... 4 558 Millionen Mark,
abgeschrieben für Rückzahlungen ..... 3 879 - -

mithin Zuwachs .... 679 Millionen Mark.

Der Einlagebestand betrug am Jahresschlusse 13 111 Millionen Mark gegenüber 12 432 Millionen zum gleichen Zeitpunkte des Vorjahrs. Auf ein Sparbuch entfiel ein durchschnittliches Guthaben von 909 ℳ, auf den Kopf der Bevölkerung ein solches von 311 ℳ. Von dem Vermögen der Sparkassen waren angelegt 13 601 Millionen Mark, und zwar in Hypotheken 8247 Millionen oder 60,6 v. H., in Inhaberpapieren 2972 Millionen oder 21,8 v. H., bei öffentlichen Anstalten und Vereinigungen 1975 Millionen oder 14,6 v. H., gegen Schuldschein, Wechsel und Faustpfand 407 Millionen oder 3,0 v. H. Die Rücklage vermehrte sich 1913 gegenüber 1912 um 3 Millionen auf 623 Millionen Mark.

SCHRIFTWERKE.

Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer im Maßstabe von 1:500 000, ausgeführt in Justus Perthes' Geographischer Anstalt in Gotha. Neu bearbeitet und erweitert unter Leitung von Prof. Paul Langhans. 33 Blätter in Kupferstich. Lieferungen 5 und 6, enthaltend die Blätter Königsberg, Agram, Bornholm und München. Preis der Lieferung 3 ℳ. Einzelne Lieferungen sind nicht erhältlich, einzelne Blätter je 2 ℳ.

Das Blatt Königsberg umfaßt die nördliche Hälfte der Provinz Ostpreußen vom 54. Breitengrad ab mit den benachbarten Grenzstreifen der russischen Bezirke Kowno und Suwalki. Es läßt die Verkehrswege, Flußläufe und Höhenzüge, die ausgedehnten Wasserflächen und Forsten deutlich erkennen und gibt die Namen der im jetzigen Kriege umstrittenen Orte und Landschaften wieder. Das Blatt Bornholm zeigt die zwischen der schwedischen und der pommerschen Küste gelagerte Insel, den angrenzenden Teil der Ostsee mit den Schiffahrts- und Kabellinien, mit zahlreichen Tiefenangaben und den der Schiffahrt gefährlichen Bänken. Auf dem Blatte Agram sind die österreichischen Kronländer Kärnten, Krain und Steiermark zum größten Teile, auf dem Blatte München außer Teilen von Oberbayern die zwischen Innsbruck und Gmunden verlaufenden Alpenzüge zur Darstellung gebracht.

Auch diese Kartenblätter zeichnen sich wie die schon gelieferten durch prächtige Farbenwirkung und große Klarheit in der Kennzeichnung der Oberflächengestaltung aus.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 6. BERLIN, JUNI. **1915.**

INHALT: Die Wirksamkeit der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung, S. 161. — Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913, S. 168. — Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Rechnungsjahre 1913, S. 174. — Die Reichspostsparbank in Amsterdam, S. 178.

Schriftwerke: Nachweis, S. 181.

Die Wirksamkeit der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung.

Träger der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung sind die Versicherungsanstalten und die Sonderanstalten.

Die Versicherungsanstalten sind für das Gebiet eines Bundesstaats oder mehrerer Bundesstaaten oder für einzelne ihrer Gebietsteile, für Gemeindeverbände oder für andere Gebietsteile errichtet. Sie sind rechtsfähig und haben ihre eigene Vermögensverwaltung; ihre Vorstände haben die Eigenschaft einer öffentlichen Behörde und bestehen aus einem oder mehreren Beamten des Gemeindeverbandes oder Bundesstaats, für den sie errichtet sind. Von den 31 Versicherungsanstalten bestehen

a) 13 in Preußen (gewöhnlich für die Provinz), und zwar für Ostpreußen, Westpreußen, Berlin, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen-Anhalt (für die preußische Provinz Sachsen und das Herzogtum Anhalt), Schleswig-Holstein (für die preußische Provinz Schleswig-Holstein und das Fürstentum Lübeck), Hannover (für die preußische Provinz Hannover, das Fürstentum Pyrmont und die Fürstentümer Schaumburg-Lippe und Lippe), Westfalen, Hessen-Nassau (für die preußische Provinz Hessen-Nassau und das Fürstentum Waldeck), die Rheinprovinz (für die preußische Rheinprovinz, die Hohenzollernschen Lande und das Fürstentum Birkenfeld);

b) 8 in Bayern für die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern, Pfalz, Oberpfalz und Regensburg, Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und Aschaffenburg, Schwaben und Neuburg;

c) je eine Versicherungsanstalt für die Königreiche Sachsen und Württemberg, die Großherzogtümer Baden, Hessen und Oldenburg, die Thüringischen Staaten (zusammen), die Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz (zusammen), das Herzogtum Braunschweig, für das Gebiet

Digitized by Google

der Freien und Hansestädte Hamburg, Lübeck und Bremen (zusammen) und für das Reichsland Elsaß-Lothringen.

Jede Versicherungsanstalt umfaßt alle in ihrem Bezirke Beschäftigten, die nicht in Sonderanstalten ihrer Versicherungspflicht genügen.

Sonderanstalten bestehen 10, nämlich: die Pensionskasse für die Arbeiter der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft, die Norddeutsche Knappschafts-Pensionskasse, der Saarbrücker Knappschaftsverein, die Arbeiter-Pensionskasse der Königlich Bayerischen Verkehranstalten, die Arbeiter-Pensionskasse der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, die Allgemeine Knappschafts-Pensionskasse für das Königreich Sachsen, die Arbeiter-Pensionskasse für die Badischen Staatseisenbahnen und Salinen, die Pensionskasse der Reichseisenbahnen, der Allgemeine Knappschaftsverein und die Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse der See-Berufsgenossenschaft (Seekasse). Die Leistungen der Sonderanstalten sind im allgemeinen höher als die der Versicherungsanstalten; sie müssen ihnen mindestens gleichwertig sein.

Über die Einrichtung der Versicherungsträger und die segensreiche Wirkung der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung während des Jahres 1913 und zum Teil im Jahre 1914 entnehmen wir den Amtlichen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts von 1915 Nr. 1 und 2 folgendes.

Ende 1913 hatten die 41 Versicherungsträger insgesamt 350 Vorstandsmitglieder, 66 Hilfsarbeiter der Vorstände und 630 Mitglieder der Ausschüsse. Im Kassen-, Büro- und Kanzleidienste waren 3102 Personen und im Überwachungsdienste 493 Personen tätig, während mit niederen Dienstleistungen 344 Personen betraut waren. In Heilstätten, Genesungsheimen, Zahnkliniken und Invalidenhäusern wurden 2304 Personen beschäftigt.

Die Einnahmen der Versicherungsträger setzen sich hauptsächlich zusammen aus dem Erlöse für Versicherungsmarken, den Zinsen für Wertpapiere und Darlehen und aus dem Werte der Nutzungen von Grundstücken und baulichen Anlagen und von beweglicher Einrichtung.

Bei den Versicherungsanstalten wurde 1913 aus dem Verkaufe von Beitragsmarken für rund 752 Millionen Beitragswochen ein Erlös von 262 758 704 ℳ erzielt. Die Beitragseinnahme bei den Sonderanstalten betrug 27 158 628 ℳ aus rund 63 Millionen Wochenbeiträgen. Die Zahl der Wochenbeiträge für alle Versicherungsträger hat betragen

für die Lohnklasse	I	(Versicherungsmarken zu 16 Pf.)		rund 60 Millionen,	
- - -	II	(-	- 24 -)	- 158 -	
- - -	III	(-	- 32 -)	- 199 -	
- - -	IV	(-	- 40 -)	- 139 -	und
- - -	V	(-	- 48 -)	- 259 -	.

Die meisten Wochenbeiträge in der Lohnklasse V wurden entrichtet in der Rheinprovinz mit 38 Millionen, im Königreiche Sachsen mit 25 Millionen, beim Allgemeinen Knappschaftsverein in Bochum mit 20 Millionen, in Berlin mit 19 Millionen und in Westfalen mit 17 Millionen Stück. In der Lohnklasse I hatten die meisten Wochenbeiträge Schlesien mit 12 Millionen, Brandenburg und Ostpreußen mit je 6 Millionen, Posen und Westpreußen mit je 4 Millionen.

Der Erlös für Zusatzmarken zu 1 ℳ betrug bei den Versicherungsanstalten 34 074 ℳ und bei den Sonderanstalten 1236 ℳ.

Die Einnahme aus Beiträgen ist dauernd gestiegen; in welcher Weise dies in den letzten 5 Jahren geschehen ist, läßt die nachstehende Übersicht erkennen.

Digitized by Google

Jahr	Einnahme aus		Zahl der Wochenbeiträge	Von 1000 Wochenbeiträgen kommen auf die Lohnklasse				
	Beiträgen	Zusatzmarken		I	II	III	IV	V
	ℳ	ℳ		Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
1913	289 917 331	35 310	814 575 752	74	194	245	170	317
1912	273 374 753[1]	43 949	788 394 420	72	192	244	183	309
1911	209 805 614	9	786 948 449	79	213	252	181	275
1910	197 353 961	—	750 283 139	86	226	251	183	254
1909	188 438 473	—	726 141 584	98	233	247	185	237.

Die Einnahme an Zinsen belief sich auf 67 478 598 ℳ, wovon 6 068 046 ℳ auf die Sonderanstalten entfallen. Aus Nutzungen von Grundstücken und baulichen Anlagen und von der beweglichen Einrichtung sind insgesamt 2 986 396 ℳ vereinnahmt worden.

Unter den Ausgaben der Versicherungsträger sind die Zahlungen für fortlaufende Renten und die einmaligen Versicherungsleistungen von besonderer Bedeutung. Außerdem kommen Kosten für Heilverfahren, Invalidenhauspflege und allgemeine Verwaltung in Frage.

An laufenden Renten werden, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, gewährt:

Invalidenrenten an Versicherte, die dauernd invalide sind, d. h. die nicht mehr ein Drittel von dem erwerben können, was gesunde Arbeiter der gleichen Art zu verdienen pflegen;

Krankenrenten an Versicherte, die nicht dauernd invalide sind, aber während 26 Wochen ununterbrochen invalide gewesen sind, oder die nach Wegfall des Krankengeldes invalide sind;

Altersrenten an Versicherte, die das 70. Lebensjahr vollendet haben, auch wenn sie nicht invalide sind;

Witwenrenten an dauernd invalide Witwen nach dem Tode ihres versicherten Mannes;

Witwerrenten an erwerbsunfähige Ehemänner nach dem Tode ihrer versicherten Ehefrau, die den Lebensunterhalt ihrer Familie ganz oder überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienste bestritten hat, solange sie bedürftig sind;

Witwenkrankenrenten an nicht dauernd invalide Witwen, die 26 Wochen ununterbrochen invalide gewesen oder nach Wegfall des Krankengeldes invalide sind;

Waisenrenten nach dem Tode des versicherten Vaters an seine ehelichen Kinder unter 15 Jahren und nach dem Tode einer Versicherten an ihre vaterlosen Kinder unter 15 Jahren;

[1] Außergewöhnliche Steigerung infolge Erhöhung des Wochenbeitrags in allen Lohnklassen.

Digitized by Google

Zusatzrenten für die freiwillige Zusatzversicherung, die jeder Versicherte dadurch erwerben kann, daß er Zusatzmarken zu 1 ℳ in die Quittungskarte einklebt. Die Zusatzrente wird bei Eintritt der Invalidität gewährt.

An einmaligen Leistungen bestehen Witwengeld und Waisenaussteuer, die gewährt werden beim Tode des versicherten Ernährers, wenn die Witwe selbst gegen Invalidität versichert und aus ihrer Versicherung zur Zeit der Fälligkeit der Bezüge rentenberechtigt ist.

Die Gesamtzahl der bis zum 31. Dezember 1914 von den Versicherungsanstalten und Sonderanstalten festgesetzten Renten betrug 3 165 661. Davon entfielen auf die Versicherungsanstalten 2 989 569, nämlich 2 228 214 Invalidenrenten, 154 379 Krankenrenten, 523 680 Altersrenten, 19 696 Witwen- und Witwerrenten, 748 Witwenkrankenrenten, 62 819 Waisenrenten[1]) und 33 Zusatzrenten. Von den Sonderanstalten wurden insgesamt 176 092 Renten festgesetzt, und zwar 142 335 Invalidenrenten, 8230 Krankenrenten, 15 747 Altersrenten, 2425 Witwen- und Witwerrenten, 51 Witwenkrankenrenten, 7302 Waisenrenten[2]) und 2 Zusatzrenten. Von den insgesamt festgesetzten Renten ist im Laufe der Zeit ein großer Teil durch Tod usw. weggefallen. Am 1. Januar 1915 liefen z. B. noch 1 029 802 Invalidenrenten, 19 191 Krankenrenten, 84 015 Altersrenten und 25 Zusatzrenten.

Der Gesamtbetrag der bis Ende 1913 überhaupt gezahlten Entschädigungen belief sich auf 2 695 823 106 ℳ.

Die Art und Höhe der Entschädigungen in den letzten 5 Jahren ergibt die nachstehende Übersicht.

Art der Entschädigung	Es sind gezahlt worden im Jahre				
	1913 ℳ	1912 ℳ	1911 ℳ	1910 ℳ	1909 ℳ
Invalidenrenten ...	167 294 598	158 611 409	151 330 107	145 588 670	139 257 351
Krankenrenten	3 455 186	3 199 633	3 175 298	3 387 713	3 458 812
Altersrenten	13 737 654	14 052 645	14 468 300	15 010 869	15 549 500
Witwen- (Witwer-) Renten	780 134	163 450[2])	—	—	—
Witwenkrankenrenten	20 811	3 812	—	—	—
Waisenrenten	2 573 433	628 943	—	—	—
Zusatzrenten	15	—	—	—	—
Witwengeld	614 122	296 654	—	—	—
Waisenaussteuern .	9 738	2 371	—	—	—

[1]) Die Zahl der Waisenstämme. Die Zahl der beteiligten Waisen ist ungefähr zweiundeinhalbmal so groß.

[2]) Die Hinterbliebenenversicherung ist erst am 1. Januar 1912 in Kraft getreten.

Digitized by Google

Im Jahre 1913 sind neu festgesetzt worden:

	von den Versicherungsanstalten	von den Sonderanstalten	von allen Versicherungsträgern
Invalidenrenten	126 606	7 553	134 159
Krankenrenten	11 375	431	11 806
Altersrenten	11 472	434	11 906
Zusatzrenten	6	—	6
Witwen- (Witwer-) Renten	7 612	862	8 474
Witwenkrankenrenten	285	18	303
Waisenrenten	23 385	2 534	25 919
Witwengelder	7 874	208	8 082
Waisenaussteuern	445	15	460.

Bei den im Jahre 1913 zugegangenen Renten fiel der Schwerpunkt der Rentenbewilligungen bei den Invalidenrenten auf die Altersjahre 55 bis 69, bei den Krankenrenten auf die Altersjahre 25 bis 59 und bei den Altersrenten naturgemäß auf das siebzigste Lebensjahr. Bei den Witwen- und Witwerrenten kommen hauptsächlich die Altersjahre 50 bis 69, bei den Witwenkrankenrenten die Altersjahre 35 bis 59 und bei den Witwengeldern die Altersjahre 35 bis 64 in Betracht. Der Zugang an Waisenrenten entfällt überwiegend auf solche Waisenstämme, deren Ernährer beim Tode im Alter von 30 bis 54 Jahren standen.

Der durchschnittliche Jahresbetrag der im Jahre 1913 festgesetzten Renten betrug für

	bei den Versicherungsanstalten ℳ	bei den Sonderanstalten ℳ
Invalidenrenten	192	255
Krankenrenten	202	257
Altersrenten	166	191
Zusatzrenten	1	—
Witwen- und Witwerrenten	77	80
Witwenkrankenrenten	78	79
Waisenrenten (Waisenstämme)	79	86
Auf ein Witwengeld entfielen	76	78
Der Durchschnittsbetrag der Waisenaussteuer betrug	22	22.

Digitized by Google

Heilbehandlung. Seit dem Jahre 1897 sind im ganzen 1 146 026 Versicherte, darunter 473 875 wegen Tuberkulose, mit einem Gesamtaufwande von nahezu 270 Millionen Mark auf Kosten der Versicherungsträger behandelt worden. Im Jahre 1913 wurden ständig, d. h. längere Zeit behandelt 52 251 Versicherte wegen Lungen- oder Kehlkopftuberkulose, 283 wegen Lupus und 49 421 wegen anderer Krankheiten. Der Kostenaufwand hat im Jahre 1913 für die Tuberkulösen 20 612 293 ℳ, für die Lupuskranken 98 046 ℳ und für die anderen Kranken 11 160 691 ℳ betragen. Nichtständig sind 51 681 Personen behandelt worden, darunter 49 500 wegen Zahnkrankheiten (Zahnersatz). Der Gesamtkostenaufwand für die Durchführung der Heilbehandlung stellte sich im Jahre 1913 für die Versicherungsträger auf 26 104 911 ℳ.

Ein großer Teil der erkrankten Versicherten — 25 278 Tuberkulöse und 22 963 andere Kranke — sind in den eigenen Heilstätten der Versicherungsträger behandelt worden. Ende 1913 waren 40 eigene Lungenheilstätten mit 5075 Betten und 39 Sanatorien, Genesungsheime und Krankenhäuser mit 4088 Betten in Betrieb. Im Bau befanden sich 2 Lungenheilstätten und 2 Genesungsheime. Die Kosten für die Errichtung der 79 in Betrieb befindlichen Heilstätten beliefen sich bis Ende 1913 auf rund 78 Millionen Mark.

Von den 1913 in Heilstätten behandelten Lungentuberkulösen wurden 92 v. H. und von den anderen Kranken 91 v. H. als erwerbsfähig entlassen. Auch die Lupusbehandlung weist günstige Erfolge auf. Bei 269 abgeschlossenen Behandlungen waren 238 Heilerfolge zu verzeichnen.

Für allgemeine Maßnahmen zur Verhütung vorzeitiger Invalidität unter den Versicherten oder zur Hebung der gesundheitlichen Verhältnisse der versicherungspflichtigen Bevölkerung haben die Versicherungsträger im Jahre 1913 1 359 463 ℳ ausgegeben, und zwar zur Durchführung einer geordneten Krankenpflege auf dem Lande 481 761 ℳ und zur Bekämpfung der Volkskrankheiten — Lungentuberkulose, Alkoholmißbrauch, Geschlechtskrankheiten, Lupus usw. — sowie zur Errichtung und zum Unterhalte von Walderholungstätten und Auskunfts- und Fürsorgestellen für Lungenkranke im ganzen 877 702 ℳ.

Der Bau von privaten Lungenheilstätten wurde von den Versicherungsträgern durch Hergabe von Darlehen unterstützt, die sich Ende 1913 auf 15,7 Millionen Mark beliefen.

Die Kosten der Invalidenhauspflege betrugen 1 232 723 ℳ. Für Waisenhauspflege wurden von vier Versicherungsträgern 24 060 ℳ ausgegeben.

Die Mehrleistungen auf Grund des § 1400 der Reichsversicherungsordnung, d. s. über die gesetzliche Höhe hinausgehende Aufwendungen für Angehörige der in Heilbehandlung genommenen Versicherten, betrugen bei den Versicherungsanstalten 1 901 323 ℳ und bei den Sonderanstalten 209 462 ℳ.

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung stellten sich insgesamt auf 15 370 631 ℳ.

Von den Entschädigungsleistungen überhaupt hatten zu tragen:

1913	die Versicherungsträger	159 806 731 ℳ,	das Reich	58 526 059 ℳ,
1912	- -	150 122 561 -	- -	55 069 296 -
1911	- -	150 583 177 -	- -	53 283 121 -
1910	- -	144 287 317 -	- -	52 538 188 -
1909	- -	137 528 808 -	- -	51 500 690 -

Digitized by Google

(Der Reichszuschuß beträgt jährlich 50 ℳ für jede Invaliden-, Alters-, Witwen- und Witwerrente und 25 ℳ für jede Waisenrente, einmalig 50 ℳ für jedes Witwengeld und $16^2/_3$ ℳ für jede Waisenaussteuer.)

Das gesamte Vermögen aller Versicherungsträger am Schlusse des Jahres 1913 stellte sich auf 2 105 491 550 ℳ. Davon entfielen auf Wertpapiere 744 083 080 ℳ, auf Darlehen 1 226 600 478 ℳ, auf Grundstücke 96 676 361 ℳ, auf die bewegliche Einrichtung 7 609 164 ℳ und auf den Kassenbestand 30 729 426 ℳ.

Der durchschnittliche jährliche Zinsertrag v. H. des Ankaufspreises der am Schlusse des Jahres 1913 in Wertpapieren und Darlehen angelegten Vermögensteile zeigt folgende Entwicklung: 1909 und 1910 3,57 v. H., 1911 3,59 v. H., 1912 3,61 v. H. und 1913 3,65 v. H.

Von den Vermögensbeständen der Versicherungsträger sind bis zum Schlusse des Jahres 1914 nachstehende Beträge zu gemeinnützigen Zwecken verwendet worden:

I. durch Hingabe als Darlehen	
a) zum Bau von Arbeiterfamilienwohnungen ...	505 515 480 ℳ,
b) zum Bau von Ledigenheimen (Hospizen, Herbergen, Gesellenhäusern usw.)	26 900 920 -
c) zur Befriedigung des landwirtschaftlichen Kreditbedürfnisses (für Bodenverbesserung, Ent- und Bewässerung, Moorkultur, Aufforstung, Wegebau, Kleinbahnen, Hebung der Viehzucht, Linderung der Futternot usw.)	128 909 364 -
d) für den Bau von Kranken- und Genesungshäusern, Volksheilstätten, Invaliden- und Erholungsheimen, Siechenhäusern und für Kranken- und Invalidenpflege überhaupt	144 389 301 -
e) zur Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege, insbesondere für den Bau von Volksbädern, Schlachthäusern, Wasserleitungen, Kanalanlagen, Friedhöfen	193 458 885 -
f) für Erziehung und Unterricht, Hebung der Volksbildung	97 572 675 -
g) für andere Wohlfahrtszwecke	169 951 686 -
II. Für eigene Veranstaltungen (Krankenhäuser, Heilanstalten, Lungenheilanstalten, Erholungs- und Genesungsheime, Invalidenhäuser usw.) wurden verwendet	84 564 135 - .

Der Gesamtbetrag der von den Versicherungsträgern bis zum 31. Dezember 1914 für gemeinnützige Zwecke der gedachten Art aufgewendeten Mittel beläuft sich hiernach auf 1 351 262 446 ℳ.

Digitized by Google

Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913[1]).

Umfang des Bahngebiets. Bahn(eigentums)länge am 31. März 1914:

	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	insgesamt km	Gegen das Vorjahr mehr + weniger — km
Dem öffentlichen Verkehr dienende				
Vollspurbahnen	22 438,12	16 649,57	39 087,69	+ 342,99
Schmalspurbahnen	—	239,94	239,94	+ 0,63
zusammen....	22 438,12	16 889,51	39 327,63	+ 343,23
Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr	—	228,88	228,88	— 7,38
Gesamtlänge....	22 438,12	17 118,39	39 556,51	+ 335,85.

Von den dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen waren

Hauptbahnen	22 438,12 km,	eingleisig	21 866,91 km,
Nebenbahnen	16 889,51 - ,	zweigleisig	17 107,88 -
		dreigleisig.....	53,58 -
		vier- und mehrgleisig	299,26 - .

Die Betriebslänge — d. h. Eigentumslänge abzüglich der verpachteten eigenen und zuzüglich der gepachteten und mitbetriebenen fremden Strecken — der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen betrug Ende März 1914 im ganzen 39 424,64 km, gegen 1913 mehr 335,13 km.

Das Anlagekapital betrug Ende 1913 im Bereiche der Betriebsgemeinschaft insgesamt (für Vollspurbahnen, Schmalspurbahnen und Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr) 12 622 588 962 ℳ (1912: 12 001 126 511 ℳ), für 1 km Bahnlänge 319 103 ℳ (1912: 305 990 ℳ).

Betriebsverwaltung. Mit der Verwaltung des Eisenbahnnetzes waren (wie 1912) 21 Eisenbahndirektionen betraut. Für die Leitung und Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes bestanden Ende 1913 279 Betriebs-, 101 Maschinen-, 125 Werkstätten- und 95 Verkehrsämter. Zur Ausführung und Überwachung des Abnahmedienstes auf den Lieferwerken, insbesondere zur Bauüberwachung und Abnahme der Fahrzeuge bei den Bauanstalten, bestehen unter dem Eisenbahn-Zentralamt Abnahmeämter in

[1]) Nach dem amtlichen »Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913«. Berlin 1915. Preußische Verlagsanstalt G. m. b. H. SW. 68, Ritterstraße 50.

Digitized by Google

Berlin, Dortmund, Düsseldorf und Gleiwitz. An Stationen[1]) waren auf den eigenen Vollspurbahnen 7736 (1912: 7617) vorhanden. Die durchschnittliche Stationsentfernung betrug 5,05 km (gegen 5,09 km Ende 1912).

Betriebstörungen durch Naturereignisse bis zur Dauer von 2 Tagen kamen im Berichtsjahr in 92 Fällen vor. Von einer längeren Betriebstörung wurden 10 Linien betroffen.

Unfälle beim Eisenbahnbetrieb auf den Vollspurbahnen:

	insgesamt	davon Entgleisungen und Zusammenstöße	auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge im ganzen	Gesamtzahl der dabei getöteten oder verletzten Personen (mit Ausschluß der Selbstmörder)
1909	2 088	452	5,69	1 983
1910	2 098	442	5,62	2 199
1911	2 132	366	5,62	2 110
1912	2 460	398	6,38	2 523
1913	2 557	481	6,55	2 759.

Von den beim Eisenbahnbetriebe verunglückten Personen wurden

	getötet		verletzt	
	1913	1912	1913	1912
Reisende	74	84	556	425
Bahnbeamte u. Bahnarbeiter im Dienste	577	509	957	976
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienste befindliche Beamte	10	11	54	45
Andere Personen	265	248	266	225
Außerdem durch Selbstmord und bei Selbstmordversuchen	338	306	27	23
Es kommen auf				
1 000 000 beförderte Reisende	0,058	0,068	0,439	0,345.

[1]) Stationen sind Betriebstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten. Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr werden betriebstechnisch als Bahnhöfe, Stationen ohne solche Weichen als Haltepunkte bezeichnet.

Digitized by Google

Die elektrische Streckenblockung ist nach § 22 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 auf allen Haupteisenbahnen mit besonders dichter Zugfolge derart einzurichten, daß das Signal für die Einfahrt in einem Streckenabschnitt unter Verschluß der nächsten Zugfolgestelle liegt. Bei eingleisigen Strecken wird außerdem die Gegenfahrt in einem Streckenabschnitte zwangsweise ausgeschlossen. Nach dem Stande vom 1. Oktober 1914 war die Streckenblockung auf 17 300 km mehrgleisiger und 3300 km eingleisiger Haupt- und Nebenbahnstrecken eingerichtet oder in Ausführung. Die Durchführung der Streckenblockung sowie die Versuche mit Einrichtungen, die dem Lokomotivführer die Annäherung an ein Vorsignal anzeigen, werden fortgesetzt.

Die Beleuchtung der Wagen ist durch Einführung des Gasglühlichts bedeutend verbessert worden. Weitere Verbesserungen, z. B. die Verwendung von Preßgas, werden erprobt. Alle neuen D-Zug- und Schlafwagen erhalten elektrische Batteriebeleuchtung unter Verwendung von Metalldrahtlampen. Bei einer Anzahl vorhandener D-Zug- und Schlafwagen (die Schlafwagen werden sämtlich elektrisch beleuchtet) wird der elektrische Strom durch Dynamomaschinen im Packwagen erzeugt und durch Kabel den einzelnen Wagen des Zuges zugeführt, oder es ist für jeden Wagen eine besondere Dynamomaschine vorgesehen, die den zu seiner Beleuchtung erforderlichen elektrischen Strom unabhängig von den übrigen Fahrzeugen liefert.

Elektrische Zugförderung besteht auf den Strecken Berlin–Groß Lichterfelde Ost und Blankenese–Altona (Elbe)–Hamburg–Ohlsdorf. Auch die Hauptbahnstrecke Dessau–Bitterfeld ist hierfür ausgerüstet worden. Die Mittel zum vollen Ausbau der Strecke Magdeburg–Dessau–Bitterfeld–Leipzig–Halle (Saale) für elektrische Zugförderung sowie zur Einrichtung dieser Betriebsweise auf der Strecke Lauban–Königszelt mit südlichen Abzweigungen sind durch das Eisenbahnanleihegesetz vom 30. Juni 1911, zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebs auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken durch das Eisenbahnanleihegesetz vom 9. Juni 1913 bereitgestellt worden.

Der Fuhrpark bestand am Schlusse des Jahres aus 21 747 Dampflokomotiven, 17 elektrischen Lokomotiven, 5 Dampftriebwagen, 362 elektrischen Triebwagen, 45 023 Personen-, 13 139 Gepäck-, 495 429 Güter- und Arbeitswagen. Die Beschaffungskosten dieser Fahrzeuge belaufen sich auf rund $3^1/_2$ Milliarden Mark oder 27,68 v. H. des Anlagekapitals der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken. Hiervon entfallen auf

Dampflokomotiven	1 272 307 821 ℳ	(auf 1 Lokomotive	58 505 ℳ),
elektrische Lokomotiven	1 356 327 -	(- 1 -	79 784 -),
Triebwagen	30 184 326 -	(- 1 Triebwagen	82 246 -),
Personenwagen	722 507 786 -	(- 1 Achse	5 593 -),
Gepäckwagen	114 729 824 -	(- 1 -	3 631 -),
Güterwagen	1 349 801 385 -	(- 1 -	1 336 -).

Die Einnahmen betrugen im ganzen 2 557 339 309 ℳ, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 65 106 ℳ. Hiervon entfielen auf

den Personen- und Gepäckverkehr ...	713 410 039 ℳ	oder	27,90 v. H.
den Güterverkehr	1 671 213 451 -	-	65,35 -
andere Einnahmen	172 715 819 -	-	6,75 - .

Digitized by Google

Die Ausgaben betrugen im ganzen 1 769 849 972 ℳ, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 45 058 ℳ. Von den Ausgaben entfallen auf

die persönlichen Ausgaben (ohne die bei den sächlichen Kosten verrechneten Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) ..... 861 650 498 ℳ oder 48,68 v. H.

die sächlichen Ausgaben ..... 908 199 474 - - 51,32 - .

Gegen das Vorjahr ist die Gesamteinnahme um 2,23 v. H., auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 0,93 v. H., die Gesamtausgabe um 6,72 v. H., auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 5,37 v. H. und auf 100 ℳ der Gesamteinnahme (Betriebskoeffizient) um 4,39 v. H. gestiegen. Als Betriebsüberschuß ergaben sich 787 489 337 ℳ gegen 843 102 155 ℳ im Jahre 1912, mithin 55 612 818 ℳ oder 6,60 v. H. weniger. Im Verhältnisse zur Gesamteinnahme betrug der Überschuß 30,79 v. H. (gegen 33,70 v. H. im Vorjahr); im Verhältnisse zu den im Jahresdurchschnitte verwendeten Anlagekosten (12 315 059 045 ℳ) ergab sich eine Verzinsung von 6,39 v. H. (gegen 7,17 v. H. im Vorjahre). Im einzelnen ist zu den Einnahmen folgendes zu bemerken.

Bei der Personenbeförderung betrug

	die Zahl der beförderten Personen	die durchschnittliche Wegstrecke für 1 Person km	die Einnahme im ganzen ℳ	die Einnahme vom Hundert	die Einnahme für 1 Person ℳ
in der 1. Klasse ...	1 397 871	189,11	20 099 823	2,93	14,38
- - 2. - ...	112 260 680	26,92	120 732 724	17,59	1,08
- - 3. - ...	569 822 503	21,56	305 943 099	44,59	0,54
- - 4. - ...	571 666 639	21,79	226 445 638	33,00	0,40
Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	1 255 147 693	22,33	673 221 284	98,11	0,54
Militär	12 928 138	99,33	12 990 797	1,89	1,00
zusammen	1 268 075 831	23,11	686 212 081	100,00	0,54
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	33 470	—	18 112	—	— .

An Fahrkartensteuer sind aufgekommen 16 550 908 ℳ (gegen 16 029 444 ℳ im Vorjahre), darunter von Fahrkarten I. Klasse 1 819 368 ℳ, II. Klasse 5 960 333 ℳ, III. Klasse 8 362 305 ℳ.

Güterverkehr. Die Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehr haben 1 671 213 451 ℳ (gegen 1 649 807 829 ℳ im Vorjahre) betragen. Im einzelnen verteilen sich die Einnahmen, wie folgt:

Digitized by Google

	1913 ℳ	1913 v. H.	1912 v. H.
Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	1 561 405 457	93,43	93,59
Tierbeförderung	40 355 496	2,42	2,47
Postgut	1 703 884	0,10	0,09
Militärgut	8 079 206	0,48	0,37
Frachtpflichtiges Dienstgut	11 717 158	0,70	0,63
Nebenerträge	47 952 250	2,87	2,85
zusammen	1 671 213 451	100,00	100,00.

Der Anteil des Güterverkehrs an der gesamten Betriebseinnahme beträgt 65,35 v. H. (gegen 65,95 v. H. im Vorjahre). Die Güterbeförderung im ganzen betrug 460 268 374 t, gegen 1912 mehr 5 564 254 t oder 1,22 v. H.; an Tonnenkilometern wurden gefahren im ganzen 51 607 571 951, gegen 1912 mehr 1 025 307 046 oder 2,03 v. H.; jede Tonne ist durchschnittlich befördert worden 117,18 km (1912: 117,13 km).

Für die Beförderung von Postgut wurden im einzelnen erhoben

	Betrag	gegen 1912 mehr + weniger —
1. auf Grund der Vollzugsbestimmungen zum Artikel 2 des Eisenbahnpostgesetzes für Beförderung zahlungspflichtiger Postsendungen im Einzelgewichte von mehr als 10 kg	1 318 814 ℳ	— 28 994 ℳ
2. auf Grund des Artikels 5 des Eisenbahnpostgesetzes für Beförderung von Postsendungen gegen die tarifmäßige Eilgutfracht	1 359 ℳ	— 588 ℳ
3. auf Grund der Bestimmungen über die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für Zwecke des Postdienstes	68 711 ℳ	— 6 504 ℳ.
Die Durchschnittseinnahme für 1 Tonnenkilometer hat betragen	19,27 Pf.	+ 0,05 Pf.
Den Einnahmen stehen als Verkehrsleistung gegenüber	Tonnenkilometer 7 206 360	— 207 480 tkm.

Digitized by Google

Die Einnahmen für Überlassung von Bahnanlagen usw. sind auf 60 785 661 ℳ (gegen das Vorjahr um 13,64 v. H.) gestiegen. Davon entfielen auf die Vergütung der Postverwaltung

	1913 ℳ	1912 ℳ	1913 mehr v. H.
1. für Benutzung von Wagenabteilungen zum Postdienste, Beförderung von Eisenbahnpostwagen und Stellung von Beiwagen	6 177 515	5 962 277	3,61
2. für Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Heizen, Schmieren, Verschieben usw. der Eisenbahnpostwagen	2 258 263	2 187 235	3,25
3. für Benutzung von Hebevorrichtungen auf Bahnhöfen sowie für Bestellung und Abnahme von Eisenbahnpostwagen	471 460	449 601	4,86
4. für Bewachung der Reichs- oder Staats-Telegraphenanlagen, für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen	112 428	109 073	3,08.

Die Einnahme an Telegraphengebühren ist auf 716 726 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 9071 ℳ oder 1,28 v. H.) gestiegen. Von den für den Privat-Telegrammverkehr eingerichteten Telegraphenanstalten der Staatseisenbahnverwaltung, deren Zahl am Ende des Berichtsjahrs 3663 betrug und von denen 978 mit der örtlichen Reichs-Telegraphenanstalt durch Leitung verbunden waren, wurden — abgesehen von den gebührenfreien Bahn- und Telegraphen-Amtstelegrammen — zur Beförderung angenommen:

	1913	gegen 1912 mehr + weniger —
1. gebührenfreie Staatstelegramme..	12 990	+ 881 oder 7,28 v. H.
2. gebührenpflichtige Bahn- und Staats- sowie Privat-Telegramme	1 846 979	— 9 740 - 0,52 -
Von den Telegrammen zu 2 wurden		
a) der örtlichen Reichs-Telegraphenanstalt überwiesen.....	1 071 104	+ 47 880 - 4,68 -
b) ausschließlich mit dem Bahntelegraphen befördert	584 810	— 30 734 - 4,99 -
c) im Wechselverkehr auf Bahn- und Reichslinien befördert...	191 065	— 26 886 - 12,34 -

Digitized by Google

Zahl der Beamten und Arbeiter. Im Durchschnitt sind beschäftigt worden

	1913		1912		gegen das Vorjahr mehr + weniger —	
	überhaupt	davon weibliche Personen	überhaupt	davon weibliche Personen	im ganzen v. H.	davon weibliche Personen v. H.
Beamte	203 686	1 476	193 228	1 510	+ 5,41	— 2,25
Technische Gehilfen	2 055	6	2 463	4	— 16,57	+ 50,00
Hilfsbeamte im untern Dienste, Schrankenwärter u. Schrankenwärterinnen	96 992	3 791	87 745	3 619	+ 10,54	+ 4,75
Arbeiter	257 084	3 804	241 886	3 617	+ 6,28	+ 5,17
zusammen	559 817	9 077	525 322	8 750	+ 6,57	+ 3,74

Von den Eisenbahnpostwagen wurden 392 170 417 (1912: 405 000 003) Achskilometer zurückgelegt, darunter 482 246 (1912: 529 682) Leerfahrten — ohne die Leistungen der leer beförderten Postwagen, für deren Beförderung die volle tarifmäßige Fracht bezahlt wurde (36 179 km).

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Rechnungsjahre 1913.

Die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene »Zeitschrift für Kleinbahnen« veröffentlicht eine Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reiche für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914, der wir folgende Angaben über die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen entnehmen[1]).

Die Zahl der vorhandenen oder wenigstens genehmigten Bahnen, die selbständige Unternehmen bilden, beträgt am Schlusse des Berichtsjahrs zusammen 356, davon 324 in Preußen. Sie übersteigt die Zahl des vorhergehenden Jahres im ganzen um 19, in Preußen um 13. Am 1. Oktober 1892, dem Tage des Inkrafttretens des Kleinbahngesetzes, bestanden in Preußen 11 nebenbahnähnliche Kleinbahnen; ihre Zahl hat sich demnach bis zum 31. März 1914 um 313 vermehrt. In den übrigen Staaten stand nach der Zahl der Unternehmen an erster Stelle Mecklenburg-Schwerin mit 7 Bahnen. Es folgen

[1]) Die Preußen betreffenden Angaben sind auch in einer den beiden Häusern des Landtags unterbreiteten Denkschrift über die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen enthalten.

Digitized by Google

Oldenburg mit 6, Elsaß-Lothringen mit 4, Württemberg, Baden und Hessen mit je 3, Sachsen und Hamburg mit je 2, Bayern und Sachsen-Coburg-Gotha mit je 1 Bahn. Für die übrigen Staaten sind solche Unternehmen nicht nachgewiesen.

Die Streckenlänge der genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen beläuft sich

in Preußen auf	10 710,97 km
in den übrigen Bundesstaaten auf	744,33 -
zusammen in Deutschland auf	11 455,30 km.

Die Zunahme im Berichtsjahre beträgt in Preußen 201,44 = 1,92 v. H., in den übrigen Bundesstaaten 114,08 km = 18,10 v. H., in Deutschland zusammen 315,52 km = 2,84 v. H. Am 1. Oktober 1892 belief sich die Länge der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen auf 159,10 km, sie ist also bis zum 31. März 1914 um 10 551,87 km gestiegen. Die größte Streckenlänge hat das Bahnnetz in der Provinz Pommern. Im Verhältnisse zur Bevölkerungsdichtigkeit sind in Preußen am reichsten ausgestattet die Hohenzollernschen Lande und die Provinzen Pommern, Schleswig-Holstein, Ostpreußen und Posen, am ungünstigsten Westfalen, die Rheinprovinz und Schlesien. Nach dem Flächeninhalte stehen am besten Hohenzollern, Pommern und Schleswig-Holstein, am ungünstigsten Schlesien und Westfalen.

Von den am Schlusse des Berichtsjahrs vorhandenen oder wenigstens genehmigten 356 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit 11 455,30 km Länge befanden sich im Betrieb

in Preußen 304 mit	10 261,99 km
in den anderen Bundesstaaten 29 mit	637,60 -
zusammen in Deutschland 333 Bahnen mit	10 899,59 km.

Über die Länge und die örtliche Verteilung der im Betriebe befindlichen preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und der übrigen Eisenbahnen in Preußen nach dem Stande vom 31. März 1914 gibt die Zusammenstellung auf S. 176 Aufschluß.

Von den genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hatten in Preußen 202 Bahnen Vollspur (1,435 m), 122 Bahnen Schmalspur (1 m und weniger), in den übrigen Bundesstaaten 15 Bahnen Vollspur, 17 Bahnen Schmalspur.

Als Betriebsmittel wurden verwendet

	in Preußen	in den übrigen Bundesstaaten
Dampflokomotiven bei	286 Bahnen	18 Bahnen
Elektrische Motoren bei	30 -	12 -
Dampflokomotiven und elektrische Motoren bei	8 -	— -
Drahtseile bei	— -	2 -

Postwagen waren in Preußen 206, in den anderen Bundesstaaten 10 im Gebrauche.

Nach ihrem Betriebzwecke dienten von den genehmigten Bahnen in Preußen

a) dem Personenverkehr, vorzugsweise in Städten und deren Umgebung	112,31 km	(6 Bahnen)
b) dem Fremden-(Bade-)Verkehr	141,86 -	(9 -)
c) vorzugsweise Handel und Industrie	1 090,85 -	(82 -)
d) vorzugsweise landwirtschaftlichen Zwecken	5 863,11 -	(116 -)
e) annähernd in gleichem Maße Handel und Industrie sowie landwirtschaftlichen Zwecken	3 502,84 -	(111 -).

Digitized by Google

Provinz	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Andere Eisenbahnen		Gesamtlänge aller Bahnen	Von der Gesamtlänge aller Bahnen fallen auf	
		Staatseisenbahnen unter preußisch-hessischer Verwaltung	Fremde Staats- und Privateisenbahnen		je 100 qkm	je 10 000 Einwohner
	km	km	km	km	km	km
Ostpreußen	834,53	2 850,23	48,53	3 732,79	10,09	17,89
Westpreußen	605,26	2 272,90	—	2 878,16	11,25	16,53
Brandenburg	1 065,41	3 512,78	687,34	5 265,53	13,19	8,18
Pommern	1 659,63	2 268,32	84,76	4 012,01	13,31	23,16
Posen	820,53	2 780,76	52,61	3 653,90	12,60	16,94
Schlesien	764,29	4 778,23	163,21	5 705,73	14,14	10,62
Sachsen	834,72	2 733,98	285,88	3 862,66	15,29	12,31
Schleswig-Holstein	934,57	1 339,65	259,35	2 533,57	13,32	15,11
Hannover	1 018,37	2 950,31	386,13	4 354,81	11,31	14,36
Westfalen	458,95	2 963,98	456,58	3 879,51	19,19	8,88
Hessen-Nassau	363,95	2 113,42	55,84	2 533,21	16,14	11,25
Rheinprovinz	800,57	4 539,66	358,34	5 698,57	21,17	7,68
Hohenzollern	92,53	—	90,62	183,15	16,93	25,46
zusammen	10 261,99	35 103,12	2 928,49	48 293,60	13,85	11,63.

Es wurden beschäftigt in Preußen: 7674 Beamte (im Vorjahre 7326), 9572 ständige Arbeiter (im Vorjahre 9183), in den übrigen Bundesstaaten: 1050 Beamte und 757 ständige Arbeiter, zusammen 1807 Bedienstete (im Vorjahre 1524).

In Preußen überwiegt nach wie vor die Form der Gesellschaftsunternehmungen. Es sind deren 214 (gegen 205 im Vorjahre) vorhanden. Gemeindliche Verbände — Kreise oder Gemeinden — sind Unternehmer von 107 Bahnen (im Vorjahre von 103). Einzelpersonen treten als Eigentümer wie im Vorjahre nur in 3 Fällen auf. In gemeindlichem Eigentume sind 3736,95 km gegen 3695,79 km im Vorjahre, mithin 41,16 km mehr. In gemeindlichem Betriebe stehen oder werden demnächst stehen 2335,83 km oder 21,8 v. H. (im Vorjahre 22,2 v. H.) der Gesamtlänge der genehmigten Bahnen. Gewerbsmäßige Betriebsunternehmer führen den Betrieb von 113 Bahnen mit 4069,04 km oder 38,0 v. H. der Gesamtlänge der genehmigten Bahnen (im Vorjahre 106 Bahnen mit 3935,55 km oder 37,4 v. H.). Die preußische Staatseisenbahnverwaltung tritt für Rechnung Dritter als Betriebsführerin von 159,25 km (11 Bahnen), der Provinzialverband der Provinz Brandenburg von 287,52 km (8 Bahnen), der Provinzialverband der Provinz Westfalen von 66,34 km (3 Bahnen) und der Provinzialverband der Provinz Pommern von 1235,58 km (18 Bahnen) auf.

Von den 32 außerpreußischen Kleinbahnen sind 15 Gesellschaftsunternehmen, 17 Bahnen stehen in gemeindlichem oder staatlichem Eigentume. Diese Bahnen werden auch vom Staate oder den Gemeinden betrieben.

Digitized by Google

Der Abschluß ergibt ein günstiges Bild, wie die folgende Zusammenstellung zeigt.

	Einnahmen			Ausgaben	
	aus dem Personenverkehr	aus dem Güterverkehr	insgesamt aus dem Betriebe	Summe der Betriebsausgaben	davon Ausgaben für Wohlfahrtszwecke
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Preußische Kleinbahnen 1913	27 906 249	33 344 198	63 715 469	42 926 214	1 299 849
dagegen 1912	27 361 523	31 453 936	61 276 907	41 352 687	1 242 577
außerpreußische Kleinbahnen 1913	7 817 111	713 814	8 710 019	5 899 002	73 724
dagegen 1912	2 048 924	596 904	2 680 353	1 749 031	58 475
Deutsche Kleinbahnen zusammen 1913	35 723 360	34 058 012	72 425 488	48 825 216	1 373 573
dagegen 1912	29 410 447	32 050 840	63 957 260	43 101 718	1 301 052

Die Anlagekosten aller genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen stellen sich

in Preußen auf ..... 703 684 304 ℳ (im Vorjahre 675 513 350 ℳ)
in den anderen Bundesstaaten
auf ..... 112 633 360 - (- - 84 112 408 -)

zus. in Deutschland auf ..... 816 317 664 ℳ (im Vorjahre 759 625 758 ℳ).

In Preußen kommen auf 1 km durchschnittlich 64 100 ℳ, 1 km Vollspur kostet 81 400 ℳ, 1 km Schmalspur 51 228 ℳ. An der Aufbringung Preußens sind beteiligt

	in Preußen	außerhalb Preußens
der Staat (Kleinbahnunterstützungsfonds) mit	120 243 839 ℳ	75 590 662 ℳ
die Provinzen mit	93 433 466 -	— -
die Kreise mit	182 377 658 -	347 000 -
die Zunächstbeteiligten mit	95 561 041 -	5 195 901 -
sonst Beteiligte mit	212 068 300 -	31 499 797 - .

Bei der Gewinnberechnung scheiden zunächst die Bahnen aus, die noch nicht voll oder noch nicht ein Jahr im Betriebe sind, ferner die, die in der Hauptsache nur den persönlichen Zwecken des Eigentümers dienen oder deren Reingewinn aus sonstigen Gründen nicht zuverlässig festgestellt werden konnte. Von den übrigen preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen haben 21 im letzten Jahre keinen Reingewinn abgeworfen. Bei 205 Bahnen betrug der Reingewinn bis 5 v. H., bei 48 mehr als 5 bis 10 v. H. und bei 8 über 10 v. H. der Anlagekosten. Außerhalb Preußens betrug der Reingewinn bei 16 Bahnen bis 5 v. H., bei 4 mehr als 5 bis 10 v. H. und bei 1 Bahn über 10 v. H. der Anlagekosten; ganz ohne Verzinsung blieben 2 Bahnen.

Digitized by Google

Die Reichspostsparbank in Amsterdam.

Die Reichspostsparbank in Amsterdam ist auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880 und des dazu ergangenen königlichen Beschlusses vom 10. Januar 1881 am 1. April 1881 ins Leben getreten. Die grundlegenden Bestimmungen sind im Laufe der Zeit mehrfach geändert und ergänzt und zuletzt unterm 15. Dezember 1910 im niederländischen Staatsblatte veröffentlicht worden.

Die Leitung der Reichspostsparbank ist einem besoldeten Direktor übertragen, der dem Minister für Wasserbau, Handel und Industrie unterstellt ist und dem Aufsichtsrate Rechnung zu legen hat. Der Aufsichtsrat besteht aus mindestens 5 und höchstens 7 Mitgliedern, die von der Königin ernannt werden. Die Königin bestimmt aus den Mitgliedern auch den Vorsitzenden. Jedes Jahr scheidet ein Mitglied aus. Der Ausscheidende ist erst nach Ablauf eines Jahres wieder wählbar.

Einlagen und Abhebungen können jeden Tag, auch an Sonn- und Feiertagen, bei jeder zum Sparkassendienste zugelassenen Postanstalt gemacht werden. In Orten ohne Postanstalt nehmen die Briefträger auf ihren Bestellgängen Einlagen entgegen und vermitteln Abhebungen. Angehörige der Staatsmarine, die sich an Bord von niederländischen Schiffen in den Kolonien oder in fremden Gewässern befinden, können ihre Ersparnisse ebenfalls in der Reichspostsparbank zinstragend anlegen und aus dieser Rückzahlungen erhalten. Der Mindestbetrag einer Einlage ist 25 Cents. Die Höhe der einzelnen Einlagen und des Guthabens ist nicht beschränkt. Einlagen von 25 Gulden und mehr werden dem Einleger durch die Reichspostsparbank bestätigt. Um den Unbemittelten die Möglichkeit zu geben, sich ein Konto bei der Postsparbank zu erwerben, werden Sparbankmarken zu 1 und 5 Cents ausgegeben. Die Marken müssen auf Vordrucke, die die Postanstalten unentgeltlich verabfolgen, geklebt und können nach Erfüllung des Betrags von 1 Gulden als Einlage bei den Postanstalten abgegeben werden. Zur Förderung des Schulspardienstes hat die Reichspostsparbank Karten ausgegeben, auf die 100 Sparmarken geklebt werden können. Die Sparkarten werden den Lehrern der Schulen kostenlos überlassen. Wenn eine Karte mit Marken im Werte von einem Gulden beklebt ist, erhält der Schüler ein Sparbankbuch.

Auf den Namen des Einlegers wird unentgeltlich ein Sparbankbuch ausgefertigt. Minderjährige können ohne Zustimmung des Vaters oder Vormundes, Ehefrauen ohne Zustimmung des Ehemannes Sparbankbücher auf ihren Namen erhalten und Einlagen darauf machen. Beim Verlust eines Sparbuchs kann dem Einleger gegen eine Gebühr von 25 Cents ein Doppel ausgefertigt werden. Beträge bis 50 Gulden werden ohne weiteres durch die Postanstalten zurückgezahlt, doch sind Abhebungen wöchentlich nur einmal zulässig. Abhebungen von mehr als 50 Gulden und Rückzahlungen des Gesamtguthabens bedürfen der Ermächtigung durch die Reichspostsparbank. Eine solche Ermächtigung gilt für einen Monat. Auf Antrag der Einleger weist die Reichspostsparbank höhere Beträge auch telegraphisch zur Auszahlung an.

Die Reichspostsparbank verzinst die Guthaben mit 2,64 v. H. jährlich. Der Zinsfuß kann im Verwaltungswege herabgesetzt, aber nicht erhöht werden. Die Verzinsung beginnt für die vom 1. bis 15. des Monats gemachten Einlagen mit dem 16. des Monats und für die vom 16. bis Ende des Monats gemachten Einlagen mit dem Ersten des folgenden Monats. Die Zinsen werden für das Kalenderjahr berechnet und dem Einleger gutgeschrieben. Guthaben von mehr als 1200 Gulden werden nicht verzinst. Für Vereine, Stiftungen und Einrichtungen, die dem allgemeinen Wohle oder kirchlichen

Digitized by Google

Zwecken dienen, ist diese Grenze auf 2400 Gulden erweitert worden. Um die Einlagen möglichst zinsbringend anzulegen, werden auf Wunsch der Einleger Staatspapiere mit einer Verzinsung zu 3 v. H. angeschafft, die in ein besonderes Sparbankbuch eingetragen werden. Auch ist es zulässig, die Einlagen in das Staatsschuldbuch mit einer Verzinsung von 3 v. H. eintragen zu lassen oder in Staatsschuldverschreibungen mit einer Verzinsung zu $2^1/_2$, 3 oder $3^1/_2$ v. H. anzulegen. Die Eintragung in ein besonderes Sparbankbuch und in das Staatsschuldbuch ist bis zu einem Betrage von 6000 Gulden gestattet. Das Sparbankbuch wird auf den Namen unentgeltlich ausgestellt. Beim Verluste wird gegen eine Gebühr von 25 Cents ein Doppel ausgefertigt. Der Inhaber eines Sparbankbuchs darf die Eintragungen in dem Buche nicht ändern. Jede Änderung oder Fälschung, die eine Erhöhung des Guthabens bezweckt, wird gerichtlich verfolgt.

Die Reichspostsparbank legt die verfügbaren Gelder mit Genehmigung des Aufsichtsrats in Schuldverschreibungen des niederländischen Staates, der Provinzen und Gemeinden und solcher Körperschaften an, denen die Errichtung und Unterhaltung der Deiche obliegt, ferner in Schuldverschreibungen von gewissen mit königlicher Genehmigung errichteten Hypothekenbanken und von Gesellschaften, die Eigentümerinnen von Eisenbahnlinien in den Niederlanden oder den niederländischen Kolonien sind, und deren Satzungen den niederländischen Gesetzen entsprechen. Die Zinsen aus den angelegten Geldern dienen zur Bestreitung der der Reichspostsparbank entstehenden Ausgaben und zur Bildung einer Rücklage. In die Rücklage fließen auch die Guthaben der Einleger, die während eines Zeitraums von 30 Jahren weder eine Einlage gemacht noch eine Rückzahlung aus ihrem Guthaben oder den Zinsen gefordert haben. Die Rücklage bleibt Eigentum des Staates. Der Staat haftet für das auf das gewöhnliche und das besondere Sparbankbuch eingezahlte Guthaben der Sparer.

Für die Sendungen in Angelegenheiten der Reichspostsparbank besteht Portofreiheit. Als Vergütung dafür werden aus den Einnahmen 10 Cents für das Jahr und den Einleger dem Staatsschatz überwiesen.

Im Jahre 1883 wurden wechselseitige Beziehungen mit der belgischen »Caisse générale d'épargne et de retraite« angebahnt, dergestalt, daß die Guthaben auf Sparbüchern von der einen Verwaltung auf die andere übertragen und Rückzahlungen durch die fremde Verwaltung geleistet werden können. Der Übertragungsdienst von Sparguthaben wurde ferner am 1. Oktober 1906 mit der Niederländisch-Ostindischen Postsparbank in Batavia, am 1. Mai 1910 mit der kolonialen Postsparbank in Surinam und am 1. Januar 1911 mit der kolonialen Postsparbank in Curaçao eingerichtet.

Der niederländische Postsparverkehr hat sich nach der Übersicht auf Seite 181 (am Schlusse des Aufsatzes) günstig entwickelt. Die Zahl der Sparbankbücher stieg von 22 831 Ende des ersten Geschäftsjahrs (1881) auf 1 648 720 Ende 1913, der Betrag der Einlagen von 1 126 962 Fl. auf 86 817 501 Fl. und das Guthaben der Einleger von 858 623 Fl. auf 183 791 105 Fl. Im Jahre 1913 wurden

ausgegeben	133 496	Sparbankbücher,
gelöscht	91 792	- ,
mithin ergibt sich eine Vermehrung um	41 704	Sparbankbücher.

Die neuen Einleger verteilten sich nach ihrem Berufsstande wie folgt:

Industrie	25 206,
Handel	16 659,
Landwirtschaft	5 753,

Digitized by Google

Jagd und Fischerei	404,
Freie Berufsarten (Gelehrte, Künstler, Lehrer)	7 718,
Dienstboten	10 242,
Handwerksarbeiter	3 572,
Personen im Ruhestand und ohne Beruf	10 060,
Minderjährige Kinder	46 807,
Verschiedene Vereine	412.

Auf 1000 Einwohner entfielen 265 Sparbankbücher.

Auf den Sparkonten wurden 1913 gebucht

2 147 167	Einlagen über	86 817 501 Fl.,
1 145 612	Rückzahlungen über	84 255 560 - ,
zusammen 3 292 779	Buchungen über	171 073 061 Fl.

Der Überschuß der Einlagen über die Rückzahlungen hat 2 561 941 Fl. betragen.

Der Durchschnittsbetrag einer Einlage stellte sich auf 40,03 Fl., der einer Rückzahlung auf 70,76 Fl. Von den Einlagen betrugen

137 590	oder	6,6	v. H.	bis	1 Fl.,			die durch Sparbankmarken zu 5 und 1 Cents gebildet worden sind,
109 960	-	5,2	-	-	1 - ,			die baar eingezahlt worden sind,
712 129	-	34	-	mehr als		1 Fl.	bis	10 Fl.,
909 739	-	43,4	-	-	-	10 -	-	100 - ,
219 529	-	10,5	-	-	-	100 -	-	800 - ,
6 939	-	0,3	-	-	-	800 -	-	1200 - ,
841				-	-	1200 -	-	2400 - ,
168				-	-	2400 - .		

Die Reichspostsparbank ist hiernach in erster Linie von den ärmeren Berufsklassen der Bevölkerung benutzt worden.

Von den Rückzahlungen wurden 3128 über 1 256 331 Fl. telegraphisch erledigt.

Der Umfang des zwischenstaatlichen Sparbankdienstes erhellt aus der nachstehenden Übersicht.

Postsparkasse	Übertragungen von der niederländischen Reichspostsparbank auf die in Sp. 1 bezeichnete Postsparkasse		Übertragungen auf die niederländische Reichspostsparbank von der in Sp. 1 bezeichneten Postsparkasse	
	Zahl	Fl.	Zahl	Fl.
1	2	3	4	5
Belgien	226	42 223	312	74 782
Niederländisch Ostindien	844	134 815	992	383 782
Surinam	71	9 844	84	24 274
Curaçao	35	3 988	29	7 817
zusammen	1 176	190 870	1 417	490 655.

Das Guthaben der Einleger belief sich Ende 1913 auf 183 791 105 Fl. Auf ein Sparbuch entfielen durchschnittlich 111,48 Fl.

Digitized by Google

Die Zahl der aus dem Guthaben der Sparer bewirkten Staatsschuldbucheintragungen belief sich Ende 1913 auf 23 307 im Nennwerte von 23 403 950 Fl.

Aus dem Guthaben der Reichspostsparbank waren angelegt:

a)	in inländischen Staatsschuldverschreibungen	75 435 360 Fl.,
b)	- kolonialen -	1 109 233 - ,
c)	- Schuldverschreibungen der Provinzen, Gemeinden, Deichverbände, Hypothekenbanken und der Eisenbahngesellschaften in den Niederlanden und den niederländischen Kolonien.....	70 183 546 - ,
d)	im Lombardgeschäfte	23 318 000 - ,
	zusammmen	170 046 139 Fl.

Aus den angelegten Geldern wurden erzielt..... 7 159 425 Fl. Zinsen,
den Einlegern wurden gutgeschrieben..... 5 250 343 - - ,
mithin Zinsen-Überschuß für die Reichspostsparbank 1 909 082 Fl.

Das Guthaben wurde durchschnittlich mit 3,83 v. H. verzinst.

Übersicht über die Entwicklung der Reichspostsparbank.

Jahr	Zahl der Sparbankbücher am Jahresschluß	Einlagen		Rückzahlungen		Guthaben am Jahresschluß	Durchschnittliches Guthaben eines Sparbankbuchs
		Zahl	Betrag Fl.	Zahl	Betrag Fl.	Fl.	Fl.
1881	22 831	86 023	1 126 962	7 405	276 622	858 623	37,61
1885	112 308	300 502	4 920 791	72 219	3 341 959	6 368 017	56,70
1890	281 870	548 165	12 973 501	181 866	9 739 446	21 250 501	75,39
1895	499 963	790 842	23 220 111	309 512	17 727 430	44 184 884	88,37
1900	829 131	1 190 381	39 212 559	510 910	34 934 194	84 697 014	102,15
1905	1 184 316	1 641 783	61 446 454	777 742	55 134 656	129 929 574	109,71
1910	1 510 033	1 964 710	78 859 370	1 066 395	79 125 664	164 277 593	108,79
1913	1 648 720	2 147 167	86 817 501	1 145 612	84 255 560	183 791 105	111,48

SCHRIFTWERKE.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(Januar bis März 1915.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1915, S. 52.

B. Nachweis der Fachschriften.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Automobil, der wunde Punkt des..., von Hübener (Pneumatikreifen usw.) **78.** Jahrg. 1914 1042.

— Automobilindustrie, die Zahl der Automobile in der Welt **65.** Jahrg. XXVI Beil. 50.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Digitized by Google

Allgemeines. Ein neuer Autopneu mit geringem Gummigehalte **65.** Jahrg. XXVI 400.
— Die künstliche Beleuchtung von Diensträumen **97.** Jahrg. 1914 1387.
— Beleuchtungshygiene **76.** Jahrg. III 255.
— Neuere Bureaueinrichtungen, von Frank, stellv. Vorsteher des Zentralbureaus der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin (Schreibmaschinen, Rechenmaschinen usw.) **80.** 113.
— Die Duplizität der Erfindungen (auf dem Gebiete der Elektrotechnik usw.) **65.** Jahrg. XXVI 365.
— Mechanische Eigenschaften gespritzter Metallüberzüge, von Dr.-Ing. Schlötter **65.** Jahrg. XXVI 200.
— England und das Konterbanderecht, von Fitger **84.** Jahrg. 1914/15 231.
— Die neuste Entwicklung des Prisenwesens, von Geheimrat Prof. Dr. Arndt **67.** 4.
— Die Finanzen der europäischen und der wichtigeren außereuropäischen Staaten, von Dr. Schwarz, Wirkl. Geh. Oberfinanzrat **35.** 134.
— Über neuere Fortschritte der Bogenlampentechnik, von Bergs, Ingenieur (Kampf zwischen Gas und Elektrizität) **65.** Jahrg. XXVI 401.
— Graphit als Mittel gegen das Rosten des Eisens **75.** Heft 45 S. 15, **65.** Jahrg. XXVI Beil. 93.
— Heizerprämien, Einführung von ... im Zentralheizungsbetriebe, von Gullino, Ingenieur **36.** 152.
— Holz aus Stroh **75.** Heft 45 S. 14.
— Die Internationalisierung der strategischen Punkte des Weltverkehrs, von Prof. Dr. v. Wiese **84.** Jahrg. 1914/15 246.
— Kesselstein, Verhinderung der Bildung von ... **65.** Jahrg. XXVI Beil. 101.
— Der Krieg und die internationalen Verkehrseinrichtungen **17.** Jahrg. X 211, **58.** 9, **42.** Bd. IX 396.
— Krieg und Kolonien, von einem alten Afrikaner **25.** I. Vierteljahr 229.
— Das internationale Kriegsrecht im gegenwärtigen Weltkriege **20.** 1.
— Linoleum, keimtötende Wirkung des ... **65.** Jahrg. XXVI 208, **75.** Heft 43 S. 15, **28.** 65.
— Über Luftfilter, von Kasten, Postbauinspektor **36.** 141.
— Luftkühlanlagen für Gebäuderäume (Luftkühlanlage im Fernsprechamte Hamburg) **36.** 81.
— Der Nachrichtendienst im Kriege **13.** 34.
— Organschaft und Stellvertretung, von Grosch (die öffentlichen Organe und ihre Stellvertretung) **69.** Jahrg. XXXIX Heft 1 S. 143.
— Die Ozoiden-Verzahnung, ein neues Verzahnungssystem (für Zahnräder) **65.** Jahrg. XXVI Beil. 101.
— Die Persönlichkeit, insbesondere jene der Verbände und Stiftungen, von Dr. Affolter, Bundesrichter in Lausanne (Errichtung der Posten, Telegraphen, Eisenbahnen zu Wohlfahrtszwecken usw.) **3.** Jahrg. 1914 S. 877. 893.
— Das Post- und Telegraphenrecht im Kriege, von Dr. Scholz, Kammergerichtsrat **67.** 16.
— Post und Telegraphie im Dienste des Kriegsberichterstatters **63.** 5.
— Mechanische Rechnungskontrollen im Postbetriebe, von Schwarz, Postdirektor **17.** Jahrg. X 223.
— Über Rißbildung in Malereien und Anstrichen, von Hillig **65.** Jahrg. XXVI 212. 233.
— Zur Rostfrage **33.** 9, **65.** Jahrg. XXVI Beil. 93, **76.** Jahrg. III 256.
— Schaulinien im Dienste einer Betriebsleitung **97.** 81.
— Alkalibeständige Schutzüberzüge und Anstriche **65.** Jahrg. XXVI Beil. 59. 93.
— Seekriegsrecht, die deutsche Aufgabe an der Fortentwicklung des ..., von Dr. Stolze **38.** I. Vierteljahr 289.
— Sicherung von Warmwasserkesseln gegen Zersprengung **98.** 161.
— Die völkerrechtliche Stellung der vom Feinde besetzten Gebiete, von Dr. Meurer, Geh. Hofrat und Professor der Rechte **7.** Bd. XXXIII 353.
— Die Verkehrsisolierung der deutschen Kolonien im Kriege **22.** 4.
— Verkehrspsychologie, Betrachtungen zur praktischen ..., von Peitgen **17.** Jahrg. X 234.
— Völkerrecht und Krieg, von v. Kirchenheim **25.** Jahrg. XL Bd. I 97.
— Völkerrecht. Die Lehre des Krieges und der öffentlichen Meinung für das Völkerrecht der Zukunft, von Neumann **38.** I. Vierteljahr 225.
— Wiederverwendung von Altpapier in der Papierfabrikation **65.** Jahrg XXVI 270.

Digitized by Google

Allgemeines. Wünschelrute, Erfahrungen mit der ..., von Metzger, Stadtbaurat **36.** 13.
— Ein wertvoller Zementersatz **75.** Heft 45 S. 12.
— Zentralheizungen, Mängel der ... und ihre Beseitigung **36.** 28.
Deutschland. Aktenvermerke, die nur für den inneren Dienst bestimmt sind, wie Anordnungen der Vorlage bestimmter Aktenstücke, sind zwar keine öffentlichen Urkunden, wohl aber solche Urkunden, die gegen Verfälschungen durch Beamte, denen sie anvertraut oder zugänglich sind, geschützt sind **66.** Beil. Nr. 269.
— Anwendung privatrechtlicher Dienstvertragsbestimmungen (§ 618 B. G. B.) auf das Beamtendienstverhältnis **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 47.
— Unter »Arbeitseinstellung« können nicht nur »Streiks«, sondern auch »Aussperrungen« zu verstehen sein (bei vertraglichen Lieferungen und Arbeiten) **32.** Bd. XXXI 233.
— Arbeitsverdienst, Berechnung des ... für den Arbeitstag nach § 180 Abs. 1, 2 der Reichsversicherungsordnung, von Dr. Reindl, Ministerialrat **5.** 193.
— Ausübung des Zurückbehaltungsrechts und Aufrechnungserklärung **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 40.
— Die Baugenossenschaften und der Krieg **96.** Jahrg. XIII 85. 110. 126. 137, **20.** 44. 62.
— Der Beamte und die deutsche Sprache, von Scharringhausen, Ober-Postsekretär **20.** 66.
— Die Beamten und die Bodenfrage nach dem Kriege, von Damaschke **6.** Jahrg. 1914 74.
— Beamteneigenschaft von Sachverständigen, Ausübung öffentlicher Gewalt **66.** 24.
— Beamtenfürsorgegesetz vom 2. Juni 1902. Ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfall, Bruchleiden und Dienstunfähigkeit **32.** Bd. XXXI 240.
— Beamtenhaftpflichtgesetz. Ebensowenig wie ein Beamter den Geschädigten darauf verweisen könnte, daß auch ein anderer Beamter durch Verletzung seiner Amtspflicht den Schaden verursacht habe und deshalb zunächst in Anspruch zu nehmen sei, kann der Staat sich hierauf berufen **66.** Beil. Nr. 51.
— Beamtenhaftpflichtgesetze. Unter Ausübung der öffentlichen Gewalt ist nicht nur die Betätigung der staatlichen Zwangsgewalt in der Richtung gegen den einzelnen zu verstehen. Es fällt darunter vielmehr jede Amtsausübung, die sich nicht als Wahrnehmung privatrechtlicher Interessen des Staates darstellt **66.** Beil. Nr. 577.
— Beamtenkleiderkassen und Arbeiterpensionskassen der preußisch-hessischen Staatsbahnen **97.** 197.
— Beamtenrecht. Betriebsunfall als Pensionierungsursache **66.** 23, **20.** 77.
— Beamtenrecht (Konfliktgesetz vom 13. Februar 1854). Läßt sich nicht feststellen, daß der Beamte sich keiner Pflichtverletzung schuldig gemacht hat, so muß der Konflikt für unbegründet erklärt werden, ohne daß Raum für eine Untersuchung darüber wäre, ob das Versehen des Beamten mit dem behaupteten Schaden in ursächlichem Zusammenhange steht oder nicht **66.** 139.
— Zum Begriff »öffentliche Gewalt« **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 47.
— Belassung von Kriegsorden an die Hinterbliebenen **17.** Jahrg. X 240, **64.** 23, **52.** 68.
— Beratungen (mündliche Besprechungen zwischen den Vertretern der Ober-Postdirektionen und den Leitern der Verkehrsämter), allgemeine Betrachtungen **17.** Jahrg. X 257.
— Beschaffung von Feuerlöschgeräten für staatliche Zwecke (Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft vom 23. Dezember 1914) **54.** 20.
— Besteuerungsmerkmale bei Amtsuspension und Gehaltszurückbehaltung **20.** 44.
— Betriebsunfall, Erstattung von Heilkosten **24.** 197.
— Der Dienst in den Schutzgebieten ist Reichsdienst; die Schutzgebietsbeamten sind Reichsbeamte nach § 1 des Reichsbeamtengesetzes mit dem besonderen Merkmale, daß sie ihr Diensteinkommen aus Mitteln des Schutzgebiets beziehen **66.** Beil. Nr. 124.
— Dienstaufwandsentschädigungen der zum Kriegsdienst einberufenen Beamten **57.** 26.

Digitized by Google

Deutschland. Dienstbezüge und Vorschüsse der zum Kriegsdienst eingezogenen Beamten und Lohnempfänger Rückerstattung überhobener Gehaltsbeträge, Gehaltsüberzahlungen infolge Unkenntnis vom Tode, Rückerstattung von Gehaltsvorschüssen wegen Verlassens des Dienstorts aus militärischen Gründen usw.), Beschluß des Kgl. Preuß. Staatsministeriums **57.** 27. 36, **48.** Jahrg. 1914 S. 833, Jahrg. 1915 S. 23, **20.** 58, **55.** 29.
— Dienstbezüge an nicht etatsmäßige Beamte für den Fall ihrer Einziehung zum Kriegsdienste (Vf. des preuß. Ministers für Landwirtschaft usw. vom 28. Dezember 1914, betr. Gewährung von Dienstbezügen an nicht etatsmäßige Beamte für den Fall ihrer Einziehung zum Kriegsdienste) **55.** 27, **20.** 92.
— Dienstkleidung, Verteilung der Bestellungen und Beschleunigung der Lieferung der Dienstkleidung für die preußischen Eisenbahnbeamten **97.** 276.
— Dienstländereien, Heranziehung von ... der Staatsforstbeamten zu den Gemeinde- und Kreisabgaben (Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten vom 30. November 1914) **54.** 15.
— Disziplinarverfahren. Die Kosten der Stellvertretung eines Beamten während seiner vorläufigen Dienstenthebung **20.** 87.
— Ehrenbezeugungen für Feldpostbeamte (Feldpostbeamte sind mit dem Mobilmachungstage Militärbeamte, von denen die im Offizierrange stehenden von allen Unteroffizieren und Mannschaften zu grüßen sind) **11.** 94, **24.** 168, **64.** 42, **63.** 96, **28.** 95.
— Der Einfluß des Krieges auf die sog. Skala-Verträge, von Dr. Liebmann, Justizrat **21.** 144.
— Der Einfluß der vor dem Unfalle bereits bestandenen älteren körperlichen Schäden auf die Entschädigungspflicht der Berufsgenossenschaften **45.** Jahrg. XXV 45.
— Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und ihre Einrichtungen Ende März 1914 **97.** 224.
— Zur Entwicklung der Reichsfinanzen, von Prof. Wittschewsky **3.** 53.
— Der Fiskus haftet für eine fehlerhaft angelegte, wenn auch seit langer Zeit bestehende Nebentreppe in einem öffentlichen Gebäude **66.** Beil. Nr. 5.
— Macht der Fiskus einen auf ihn nach den Beamtenunfallfürsorgegesetzen übergegangenen Schadensersatzanspruch aus dem Rechte des verletzten Beamten geltend, so kommt § 254 B. G. B. nur für ein Verschulden des Beamten in Betracht **66.** Beil. Nr. 23.
— Gebührnisse des deutschen Post- und Telegraphenpersonals in Belgien und Rußland **58.** 11, **63.** 27, **28.** 28, **24.** 60, **64.** 27, **93.** 47, **20.** 72.
— Unter Gehalt im Sinne des § 11 Abs. 2 Satz 1 des Reichs-Besold.-Ges. vom 15. Juli 1909 ist der Wohnungsgeldzuschuß nicht zu verstehen **66.** Beil. Nr. 367, **28.** 51.
— Der Gehalt eines »Feldwebelleutnants« ist unpfändbar **21.** 116.
— Gehalts- und Dienstfragen bei den Behörden, von Dr. Höfle (Gehaltsverhältnisse der Beamten während des Krieges usw.) **6.** Jahrg. 1914 87.
— Gemeindeeinkommensteuer, Verpflichtung zur Zahlung der ... während einer militärischen Übung **28.** 63.
— Gemeindesteuer. Eine Entschädigungsrente, die der Fiskus auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 an die Witwe eines Beamten zahlt, gehört nicht zu den in § 1 Ziff. 5 der Verordnung vom 23. September 1867 (Pr. G. S. S. 1648) bezeichneten, von der Gemeindesteuer befreiten Pensionen und laufenden Unterstützungen **32.** Bd. XXXI 239.
— Geschäftsbericht des Reichsversicherungsamts für 1914 **1.** 227.
— Zur Geschichte des Postbeamtenstandes in Preußen und im Deutschen Reiche, von Hempel, Postsekretär **20.** 8. 23. 39. 55.
— Zum Gesetz über den Belagerungszustand (Kann der Militärbefehlshaber auch Reichs- und Zentralbehörden Aufträge erteilen? Aushändigung von Briefen, Entziehung des Zeitungsdebits usw.) **21.** 307.
— Gesetze und Verordnungen über die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten finden auf die dem Kolonialbeamtengesetz unterstehenden Beamten nur Anwendung, wenn ihre Geltung durch dieses Gesetz auf sie erstreckt ist **66.** Beil. Nr. 111. 112.
— Gesetzestechnik, Lehren des Krieges für die ..., von Dr. Potthoff **67.** 73.
— Gesundheitschädigung eines Postbeamten durch einen Quecksilberkontakt einer Rohrpostanlage **63.** 59.
— Glaserarbeiten, Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. Januar 1915, betr. die Bestimmungen über ... in der Dienstanweisung für die Ortsbaubeamten der Staatshochbauverwaltung (Staatsbauten) **98.** 38, **55.** 38.
— Grund- und Gebäudesteuern für Teile reichseigener Grundstücke im Bereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes. — Nachforderung an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus **9.** 24.

Digitized by Google

Deutschland. Das Jubiläum des 200jährigen Bestehens der Königlich Preußischen Oberrechnungskammer **57.** 27.
— Ein Kaufmann, der mehrere geschäftliche Niederlassungen an demselben Orte oder an verschiedenen Orten hat, kann verschiedene Firmen führen, wenn die einzelnen Geschäfte getrennt voneinander und selbständig betrieben werden **21.** Spruchsammlung XXXVII 30.
— Kriegsschädigungen deutscher Postbeamten heute und vor hundert Jahren, von Teubner, Ober-Postinspektor **17.** Jahrg. X 213.
— Die Kriegsschreibstube, von Franck **28.** 75.
— Kriegsversorgungsanspruch der Hinterbliebenen von Beamten. Zum Begriffe der »allgemeinen Versorgung« im Sinne der §§ 20, 21 des Militärhinterbliebenengesetzes vom 17. Mai 1907, von Dr. Reindl, Ministerialrat **3.** 32.
— Kriminalstatistik für das Jahr 1912 (Verletzung des Briefgeheimnisses, Verwendung entwerteter Briefmarken, Gefährdung von Telegraphen- und Rohrpostanlagen usw.) **71.** Bd. 267.
— Kürzung des Zivildiensteinkommens der als Offizier oder oberer Militärbeamter eingezogenen Beamten, die eine Dienstwohnung inne haben **57.** 46.
— Lichtleitungen, Anlegung elektrischer ... in Diensträumen oder Dienstwohnungen (Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft vom 11. Dezember 1914) **54.** 19, **20.** 75.
— Lieferungsverträge, die Bedeutung der sog. Kriegsklausel bei ..., von Dr. Bundschuh, Gerichtsassessor **21.** 272.
— Löhne, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 22. Dezember 1914, betr. Erhöhung von Löhnen, die in der Staatsverwaltung auf Grund von Verträgen gezahlt werden **55.** 16.
— Preußischer Mietstempel bei Mietverträgen der Postverwaltung (der Postbetrieb ist kein kaufmännisches Gewerbe) **9.** 49.
— Die wirtschaftliche Mobilmachung Deutschlands 1914 (Postverkehr, Feldpost, Auslands-Nachrichtendienst) von Dix **44.** III. Folge Bd. XLIX 12. 36. 40.
— Zur Organisation des Handwerkes (Innungen, Lieferungsverbände usw.) **16.** 62.
— Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahe gelegenen Orten während des Krieges (Beschluß des preuß. Staatsministeriums vom 8. Januar 1915) **20.** 42, **31.** 24.
— Pensionsanrechnung auf die Kriegsbesoldung, Vf. des preuß. Kriegsministeriums vom 28. Januar 1915 **11.** 41.
— Pfändbarkeit des Einkommens der Pensionäre aus privater Beschäftigung **57.** 43.
— Die Pfändung einer Gehaltsforderung erstreckt sich auch auf das Ruhegehalt **21.** Spruchsammlung XXXVII 16.
— Portofreiheit für Briefsendungen und Gebührenfreiheit für Telegramme der Handelskammern vom Deutschen Handelstag erstrebt **39.** Jahrg. XXII 219. 289.
— Postagent. Die als Vertreter von Postagenten bestellten Personen sind Beamte; darauf, daß sie keinen Diensteid leisten, und daß aus Verfehlungen in der Amtsführung die Postverwaltung die vertretene Person schadensersatzpflichtig machen kann, kommt nichts an **66.** Beil. Nr. 271.
— Der Post- und Telegraphenverkehr während des Krieges, von Kellermann **59.** Jahrg. III 163.
— Das zur Prüfung der Erledigung der Dienstgeschäfte bei einer Behörde geführte »Resteverzeichnis« ist kein öffentliches Register, die Einträge sind keine öffentlichen Urkunden. Da indes auch der innere dienstliche Verkehr rechtlich geregelt ist und das Verzeichnis disziplinarrechtliche Bedeutung hat, ist es eine Urkunde im Sinne des § 348 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs **66.** Beil. Nr. 268.
— Regelung des Diensteinkommens der zum Militärdienst einberufenen Beamten (Vf. des preuß. Ministers der Landwirtschaft usw. vom 21. Januar 1915, betr. die Auslegung des Staatsministerialbeschlusses über die Regelung des Diensteinkommens der zum Militärdienst einberufenen Beamten vom 1. Juni 1888 zu I Nr. 8) **55.** 26, **20.** 93.
— Reichsbeamtengesetz. Damit ein Beamter »als vom Kaiser angestellt« angesehen werden kann, ist nicht erforderlich, daß die Ernennung vom Kaiser selbst ausgeht; es genügt, wenn ein anderer (Reichskanzler oder dessen Beauftragter) die Ernennung im Namen des Kaisers ausspricht **66.** Beil. Nr. 115.
— Reichsbeamten-Unfallfürsorgegesetz. Der Anspruch auf Heilungskosten geht nur insoweit auf das Reich über, als die Kosten dem Verletzten nach dem Wegfalle des Diensteinkommens erwachsen **66.** Beil. Nr. 123.
— Aus dem Reichshaushaltsetat für 1915 (Postetat) **19.** 134, **64.** 41, **17.** Jahrg. X 269, **63.** 82, **28.** 78, **58.** 42, **24.** 156. 190, **98.** 143.
— Reichshilfe für den Kleinwohnungsbau (für gering besoldete Beamte und Arbeiter) **58.** 46.

Digitized by Google

Deutschland. Reichskontrollgesetz (Prüfung des Reichshaushalts usw. von der Preußischen Ober-Rechnungskammer unter der Bezeichnung »Rechnungshof des Deutschen Reichs«), Verlängerung des ... bis einschl. 1919 **28.** 87.
— Die Residenzpflicht der Reichs- und preußischen Beamten, von Plumeyer **91.** Jahrg. 1914 592.
— Sommerjoppen, Lieferung leichter ... an die preußischen Eisenbahnbeamten **97.** 141.
— Der Staat darf gegenüber dem Beamten, der ihn im Rahmen des Dienstverhältnisses unter Benutzung der ihm durch dasselbe gegebenen Befugnisse durch vorsätzliche unerlaubte und strafbare Handlungen schädigt, den aus der Schädigung erwachsenen Ersatzanspruch unbeschränkt gegen Gehaltsforderungen des Beamten aufrechnen (Entsch. des Reichsgerichts vom 1. Mai 1914) **20.** Jahrg. 1914 409.
— Staatseinkommensteuer, Heranziehung der Beamten zur ... in Preußen **20.** 34.
— Rechtliche Stellung der Beamten im Falle der Gefangennahme **20.** 82.
— Stempelpflicht von Verträgen über die Lieferung elektrischer Energie nach preußischem Rechte **97.** 292.
— Die Steuerpflicht der im Kriege befindlichen Beamten **57.** 7, **17.** Jahrg. X 222, **20.** 41, **64.** 19.
— Steuerpflicht der Beamten-Dienstwohnungen (Vf. des preuß. Kriegsministeriums vom 4. Februar 1915) **11.** 54, **57.** 58.
— Titel. Kann eine Gemeinde Beamtentitel verleihen?, von Dr. iur. Eckstein **20.** 74.
— Unfall. Erhebt ein durch einen Unfall verletzter Beamter Klage auf Ersatz der Heilungskosten gegen den Schädiger, so endigt die dadurch herbeigeführte Unterbrechung der Verjährung nicht schon mit dem gesetzlichen Übergange des Anspruchs auf das Reich oder den Staat gemäß den Beamtenfürsorgegesetzen, sondern erst mit der rechtskräftigen Entscheidung des Rechtstreits **66.** Beil. Nr. 18.
— Unfall. Verpflichtung eines Unfallverletzten, sich auf Verlangen des Schadensersatzpflichtigen operieren zu lassen (Entsch. des Reichsgerichts vom 27. Juni 1913) **43.** Jahrg. 1914 504.
— Der Unfallpensionsbescheid ist widerruflich, da die Ansprüche aus dem Unfallfürsorgegesetze vom 2. Juni 1902 als Pensionsansprüche zu beurteilen sind **32.** Bd. XXXI 251.
— Unfallversicherung. Die »Unfälle des täglichen Lebens« als Unfälle beim Betriebe **45.** Jahrg. XXV 38.
— Uniformen und Abzeichen für die bei der Zivilverwaltung in den besetzten feindlichen Landesteilen tätigen Beamten sowie für die den Etappeninspektionen zugeteilten preußischen Verwaltungsbeamten **97.** 287.
— Uniformtragen der Beamten als Offiziere des Beurlaubtenstandes **28.** 78, **63.** 96.
— Unterschiede zwischen der Invalidenversicherungspflicht und der Krankenversicherungspflicht, von Dr. Hoffmann, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat **5.** 99.
— Unterstützung von Familien der in den Kriegsdienst eingetretenen Mannschaften, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 2. und 22. Dezember 1914 und 3. Februar 1915 **55.** Jahrg. 1914 S. 301, Jahrg. 1915 S. 20. 40, **20.** 58.
— Urkunde. Wenn der zur Ausstellung einer öffentlichen Urkunde berufene Beamte seinerseits aus Versehen die Form nicht wahrt, namentlich die ausstellende Behörde, die er vertritt, vor seiner Unterschrift nicht kenntlich macht oder das Dienstsiegel wegläßt, so kommt der Urkunde deshalb allein doch nicht lediglich die Bedeutung eines belanglosen privatschriftlichen Zeugnisses zu **66.** Beil. Nr. 393.
— Urlaubsverordnung für Kolonialbeamte. Scheidet ein beurlaubter Beamter während eines Heimatsurlaubs aus dem Dienste des Schutzgebiets aus, so steht ihm ein Rechtsanspruch auf Heimreisegebührnisse nicht zu **66.** Beil. Nr. 126.
— Verdingungswesen, ein Beitrag zum ..., von Wolf, Stadtbauamtsassessor und Reg.-Baumstr. **19.** 73.
— Verjährung der Schadensersatzansprüche von Beamten **24.** 198.
— Verjährung, Beginn der dreijährigen ... bei unerlaubten Handlungen **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 43.
— Verpflichtungen des Staates gegenüber einem erkrankten Beamten **66.** 20, **24.** 198.
— Die Versorgung der Witwen und Waisen der Kriegsteilnehmer nach den Beamtenhinterbliebenengesetzen usw. **20.** 4. 24, **17.** Jahrg. X 246, **24.** 133, **41.** Jahrg. VI 25.
— Die Versorgung von Hinterbliebenen unverheirateter Beamten, von Kantzenbach, Ober-Postsekretär **63.** 52.
— Vertragspreise, Einwirkung des Krieges auf die ... (bei Lieferungen für die Reichs-Postverwaltung) **17.** Jahrg. X 262.
— Die Verwaltungsreform in Preußen nach dem Kriege, von Prof. Dr. Lotz, Oberverwaltungsgerichtsrat **67.** 61.

Digitized by Google

Deutschland. Zur Wirtschafts- und Sozialstatistik der höheren Beamten in Preußen, von Most **69.** Jahrg. XXXIX Heft 1 S. 181.
— Unter dem dienstlichen Wohnsitz eines Beamten ist die Ortschaft zu verstehen, die in dem Gemeindebezirke liegt, innerhalb dessen der Beamte seine dienstliche Tätigkeit zu erfüllen hat **66.** Beil. Nr. 366, **28.** 51, **20.** 60, **57.** 58, **64.** 43.
— Wohnungsverhältnisse von Beamtenfamilien mit Jahreseinkommen von 3000 bis 4000 Mark **57.** 4.
— Zahlung des Diensteinkommens an Beamte, die nach Erfüllung ihrer aktiven Dienstpflicht im Kriegsdienste verbleiben **58.** 44. 48, **28.** 87.
— Zivilversorgung der Unteroffiziere während des Feldzugs **20.** 24, **97.** 72, **58.** 23.
— Die Zukunftsarbeit der deutschen Beamtenverbände, von Falkenberg **6.** Jahrg. 1914 65.
— Die Zurückbehaltung von Witwen- und Waisengeldern wegen Amtsverfehlungen eines verstorbenen Beamten ist nicht zulässig **20.** 14, **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 45.
— Zuschlagsfristen bei Vergebungen im Ausschreibungsverfahren (Erlaß des preuß. Eisenbahnministers, die Zuschlagsfristen kurz zu bemessen) **97.** 188.
— Bayern. Beamteneigenschaft der Bahnärzte; rechtliche Natur der Tätigkeit der Ausführungsbehörden für Unfallversicherung **97.** 78.
— — Beamtenrecht und Beamtengesetzgebung. Anrechnung der Militärdienstzeit **57.** 14.
— — Begriff der »Bemerkbarkeit« einer Unfallfolge **66.** 23.
— — Einkommen der als Offiziere zum Kriegsdienst einberufenen Staatsbeamten **20.** 25. 56. 73.
— — Unfallsmeldung (Beamtengesetz). Nicht nur der Unfall, auch der Unfallsanspruch muß rechtzeitig angemeldet werden. Es genügt indes die erkennbare Absicht, eine Rente zu erlangen, mag auch nicht ausdrücklich davon die Rede sein **66.** 23.
— — Verbot gegen die außeramtliche Erwerbstätigkeit von Staatsbeamten **33.** 116, **19.** 152.
— Württemberg. Änderung der Dienstkleidungsvorschriften (Verlängerung der Tragzeiten usw.) **97.** 47.
— — Das württembergische Post- und Telegraphenwesen **28.** 67, **17.** Jahrg. X 300.
Belgien. Belgien, von Ringel, Ober-Postinspektor (Rechtsverhältnisse zwischen den Kriegführenden und der Bevölkerung des besetzten Landes, Post, Telegraphen und Eisenbahnen) **3.** 1.
— Die Neuordnung des belgischen Geldwesens **12.** 77.
— Die deutsche Post in Belgien (das Verkehrswesen unter deutscher Verwaltung) **93.** Jahrg. 1914 287, Jahrg. 1915 55, **58.** 22, **63.** 38, **28.** 55, **17.** Jahrg. X 202, **43.** Jahrg. 1914 531.
Griechenland. Angliederung der Generaldirektion der Posten und Telegraphen an das neu eingerichtete Verkehrsministerium **79.** 24.
Italien. Einiges über Personalverhältnisse bei der italienischen Postverwaltung, von Wittich, Ober-Postinspektor **9.** 11.
— Neuorganisation der italienischen Post- und Telegraphenverwaltung **93.** 47, **63.** 94.
— Post, Telegraphie und Fernsprechwesen im Jahre 1910/11, von Wittich, Ober-Postinspektor **9.** 16.
Österreich. Besoldung der im Kriegsdienste stehenden Gemeindebeamten und Staatsbeamten **57.** 56.
— Personalausgaben, übermäßige Belastungen des österreichischen Staatshaushalts durch ... **57.** 45.
— Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1913 **93.** Jahrg. 1914 284.
— Entwicklung des österreichischen Post- und Telegraphenwesens in den Jahren 1904 bis 1913 **17.** Jahrg. X 299.
— Österreichische Postbiographie **93.** 25, **63.** 40.
Schweden. Das schwedische Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen **93.** 67.
Ungarn. Die Kriegsfürsorgetätigkeit des ungarischen Postpersonals **93.** 33.
Afrika. Deutsch Ostafrika. Deutsch Ostafrika und seine volkswirtschaftliche Bedeutung, von de la Espriella **37.** Jahrg. XLIV Bd. LXXXVII S. 133.
Asien. Persien. Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse Persiens **97.** 209.

II. Postwesen.

Allgemeines. Deutsche und französische Bahnpostwagen **58.** 27.
— Beiträge zur Geschichte der nieder-österreichischen Post, von Effenberger, k. k. Hofrat **93.** 4. 11. 21. 27. 34. 42. 54. 61.
— Die ermäßigten Briefportotarife für Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben, von Dr. phil. et iur. Köhler, Ober-Postpraktikant **93.** Jahrg. 1914 281.
— Das Ende der österreichischen Levantepost, von Geh. Rat Dr. Friedrich Ritter Wagner v. Jauregg, Generaldirektor für Post- und Telegraphenangelegenheiten **93.** 10.

Digitized by Google

Allgemeines. Das Fehmarnprojekt **84.** Jahrg. 1914/15 272.
— Die älteste Feldpost (Brieftaubenpost) **64.** 23.
— Die Feldpost in den neueren Kriegen **28.** 9. 17. 25.
— Feldpostsendungen, einheitliche Abmessungen für ... (Vorschläge) **65.** Jahrg. XXVI 414.
— Kleinbahn oder Landstraße?, von Liebmann, Oberingenieur und Oberlehrer (Postkraftwagen) **92.** 1. 20.
— Kriegsgefangenenpost durch Vermittelung der Schweiz, von Rottner, Postrat **28.** 39, **64.** 46, **43.** Jahrg. 1914 533.
— Luftposten im Kriege **63.** 72.
— Markensammler im Kriege **93.** 66.
— Die Seeschiffahrt im Jahre 1914, von Mercator (Schiffahrtsubventionen) **40.** 17.
— Staats- und Kommunal-Sparkassen und die Anlegung der Sparkapitalien in den verschiedenen Ländern, von Dr. Seidel, Geh. Regierungsrat (Postsparkassen) **70.** 37.
— Verbesserungen im internationalen Postverkehr **79.** 38.
— Die Weltpost und der Krieg **97.** 27, **93.** 39, **17.** Jahrg. X 250, **64.** 45.
— Weltpostverein, die Erfolge des ... **17.** Jahrg. X 217, **93.** 31, **58.** 35.
Deutschland. Die mit der Abholung der Postsendungen und ihrer Eröffnung beauftragten Diener von Behörden erlangen jene zufolge eines auf amtlicher Grundlage beruhenden Vertrauensverhältnisses und zur amtlichen Behandlung. Sie üben daran amtlichen Gewahrsam aus, der nicht erst mit der Übergabe an die zuständigen Vertreter der Behörde beginnt **66.** Beil. Nr. 738.
— Aushändigung einer Postnachnahmesendung ohne Einziehung des Betrags **43.** Jahrg. 1914 508.
— Elektrische Betriebe auf Postbahnhöfen, von Kasten, Postbauinspektor **33.** 37. 50.
— Briefgeheimnis unter Ehegatten **43.** Jahrg. 1914 506.
— Öffentliche Briefmarkenautomaten **58.** 28, **17.** Jahrg. X 262.
— Der Brieftaubenschutz im Kriege **21.** 309.
— Drucksachenvorschriften, Vereinfachung und Vereinheitlichung der ... **17.** Jahrg. X 294.
— Das Eigentum der Postverwaltung an den Postwertzeichen der Postbegleitadressen **93.** 7. 43, Jahrg. 1914 505.
— Ersatzpflicht des Posthalters beim Durchgehen eines Pferdes **43.** Jahrg. 1914 507.
— Die Feldpost **58.** 18. 46, **20.** Jahrg. 1914 401, Jahrg. 1915 69. 84, **93.** Jahrg. 1914 286, Jahrg. 1915 23, **63.** 3. 24, **28.** 12. 77, **43.** Jahrg. 1914 527, **24.** 61. 137.
— Feldpost und Eisenbahn, von Scharringhausen **6.** Jahrg. 1914 81.
— Neue Grundlagen zur Theorie und Praxis des deutschen Post-Privatrechts **43.** Jahrg. 1914 487.
— Haftpflicht des Schalterbeamten (Äushändigung eines Wertbriefs an einen Unberechtigten) **24.** 197.
— Haftung der Postverwaltung für die Erledigung von Rückforderungsanträgen **28.** Jahrg. 1914 470.
— Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen u. dgl. auf dem Zollamte **9.** 28, **32.** Bd. XXXI 242, **28.** 70, **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 45.
— Das erste Leipziger Postkursbuch von 1703 **93.** 31.
— Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts, von Teubner, Ober-Postinspektor **9.** 1.
— Über die Portofreiheit der Feldpost **64.** 5.
— Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung, von Dr. Poppe, Ober-Postpraktikant **9.** 65.
— Postgesetz. Expresser Bote, Beförderung von Rechnungen in offenen und verschlossenen Umschlägen durch einen gegen Wochenlohn angestellten Fuhrmann, dem auch die Beförderung der in Rechnung gestellten Waren oblag **43.** Jahrg. 1914 507.
— Postgesetz. Für die Strafbemessung bei einer Portohinterziehung gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 ist auch das Zuschlagporto nach § 1 Abs. 2 des Posttaxgesetzes anzusetzen. Das Zuschlagporto ist Gebühr für die Beförderung, nicht Gegenleistung für eine besondere Arbeit **66.** Beil. Nr. 769.
— Postgesetz. Versendung von Briefen in Paketen **43.** Jahrg. 1914 505.
— Postgesetz. Zeitungsbeförderung durch expresse Boten **63.** 11, **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 41.
— Postscheckverkehr. Der Postscheckverkehr im Jahre 1914 **93.** 39, **17.** Jahrg. X 250, **84.** Jahrg. 1914/15 268.
— Scheckformulare, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt bei der Aufbewahrung von ... **28.** 59.

Digitized by Google

Deutschland. Die schleswig-holsteinische Post 1848 bis 1852 **63.** 7.
— Sortierkastentische und ihre Verwendung **17.** Jahrg. X 247.
— Überwachungstelle für Briefsendungen bei den Handelskammern **39.** Jahrg. XXII 256.
— Verletzung einer Zivilperson beim Überschreiten einer Straße durch einen Straßenbahnpostwagen, Haftpflicht des Reichspostfiskus als Betriebsunternehmers **63.** 10, **66.** Beil. Nr. 237.
— Verzugszinsen bei Ersatzleistungen **43.** Jahrg. 1914 506.
— Wechselprotest. Wo muß der Wechselprotest erhoben werden? **64.** 38.
— Keine gültige Zustellung, wenn die Annahme eines Briefes mit Grund verweigert wird **5.** 88.
— Zustellungsverfahren. Ersatzzustellung an den Pförtner einer Krankenanstalt ist unwirksam **21.** Spruchsammlung XXXVII 6.
— Zustellungsverfahren. »Wohnung« im Sinne der Vorschriften der §§ 180, 181 der Zivilprozeßordnung ist eine Räumlichkeit, welche von der Person, der zugestellt werden soll, tatsächlich zum Wohnen benutzt wird **21.** Spruchsammlung XXXVII 6.
— Bayern. Das Postwesen der Rheinpfalz seit 1816 **13.** 37.
Belgien. Einiges über belgisches Postwesen **13.** 48. 79.
Frankreich. Mängel der französischen Feldpost **43.** Jahrg. 1914 532.
— Verwaltung von Hilfspostanstalten durch Private gegen Gewährung bestimmter Entschädigungen (1 v. H. des Erlöses aus dem Absatze der Postwertzeichen usw.) **79.** 16, **28.** 37, **93.** 31.
Italien. Postsparkassenwesen **12.** 266.
Niederlande. Postsparkassenwesen **12.** 272.
Norwegen. Plan einer norwegischen Eisenbahnfähre über den Christianiafjord (zwischen Horten und Moß) **97.** 25, **84** Jahrg. 1914/15 265.
Österreich. Von unserer Feldpost, von Dr. Großmann, k. k. Ministerialvizesekretär **93.** 1.
— Postsparkassenwesen **12.** 69, **17.** Jahrg. X 286.
Portugal. Postsparkassenwesen **79.** 14.
Rußland. Von der russischen Feldpost **24.** 54, **93.** 46, **28.** 71.
Schweden. Die Postsparkasse in Schweden, Ergebnis im Jahre 1913 **17.** Jahrg. X 240, **9.** 47.
Schweiz. Aufstellung von Briefkasten in Privatbetrieben **28.** Jahrg. 1914 471, **93.** Jahrg. 1914 286, **17.** Jahrg. X 240.
— Postdienstordnung vom Jahre 1652 in Schaffhausen (Schweiz) **79.** 43.
— Der neue schweizerische Posttarif **28.** 33, **17.** Jahrg. X 263, **79.** 40.
— Das schweizerische Postwesen im Jahre 1913 **79.** 7, **17.** Jahrg. X 240.
Ungarn. Die ungarische Postsparkasse im Jahre 1913 **79.** 26.
Afrika. Die geplante Saharaquerbahn **98.** 76, **84.** Jahrg. 1914/15 266, **97.** 274.
— Der Suezkanal, seine Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung, von Dr. Stange **43.** Jahrg. 1914 462. 513, **75.** Heft 47 S. 11.
Amerika. Der Panamakanal **9.** Jahrg. 1914 649, **97.** 36, **84.** Jahrg. 1914/15 267.
— Bolivien. Das Postwesen im Jahre 1912/13 **79.** 1.
— Canada. Der Postdienst in den Jahren 1911/12 und 1912/13 **79.** 4.
— — Postsparkassenwesen **79.** 14.
— Chile. Das Postwesen im Jahre 1912 **79.** 33.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die amerikanischen Expreßgesellschaften unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Postverwaltung **9.** 94.
— — Das Postwesen im Jahre 1912/13 **79.** 17.
Asien. Die Post in Jerusalem (Schließung der fremden Postanstalten am 1. Oktober 1914) **93.** Jahrgang 1914 287, **58.** 7.
— Ceylon. Das Postwesen der britischen Kolonie Ceylon in den Jahren 1910/11 und 1912/13 **79.** 34.
— — Der Postsparkassendienst im Jahre 1913 **79.** 45.
— China. Zur Entwicklung des chinesischen Postwesens (aus dem Verwaltungsberichte für 1913) **61.** Jahrg. 1914 II. Hälfte Handelsnachrichten 388, **93.** 63.
— Niederländisch Indien. Der Postsparkassendienst im Rechnungsjahre 1913 **79.** 45.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

Allgemeines. Neue Abzweigklemmen zwischen Kupfer- und Aluminiumleitungen **65.** Jahrg. XXVI Beil. 62.
— Änderung des elektrischen Widerstandes der Metalle in der Nähe des absoluten Nullpunktes **65.** Jahrg. XXVI 240.

Digitized by Google

Allgemeines. Die beste Art des Handbetriebs für ein großes Fernsprechnetz, von Pinkert, Telegrapheningenieur **76.** Jahrg. III 206. 219.
— Zum Bau von Freileitungen **33.** 9.
— Betrieb von Schwachstromanlagen unter Zuhilfenahme eines Starkstromnetzes zur selbsttätigen Aufladung der Batterien **33.** 127.
— Einheitliche elektrotechnische Bezeichnungen in Nordamerika **76.** Jahrg. III 203.
— Dielektrische Eigenschaften von verschiedenen Isolierstoffen, von Wagner **33.** 111. 121. 135.
— Einfluß der in Fernleitungen eingeschalteten Ämter auf die Sprechverständigung, von Petritsch **76.** Jahrg. III 213.
— Einführungsisolator für Fernsprechleitungen **33.** 91.
— Der Fernsprecher im Kriege **64.** 30, **28.** 79, **98.** 167.
— Ferntelephonie (mit Hilfe des Liebenschen Relais) **93.** 71.
— Fessendens Unterwasser-Sirene, von Günther **78.** 229.
— Gauß, Karl Friedrich ... Ein Gedenkblatt zur 60. Wiederkehr seines Todestags, von Bechstein, Oberingenieur **65.** Jahrg. XXVI 331.
— Herstellung eines elastischen, kautschukähnlichen Stoffes **65.** Jahrg. XXVI Beil. 103.
— Hitzdraht-Fernhörer **76.** Jahrg. III 235.
— Holzmasten, eine neue Schutzkappe für das Zopfende von ... **65.** Jahrg. XXVI Beil. 59.
— Elektrolytische Holztrocknung und Konservierung nach Nodon **76.** Jahrg. III 243.
— Die Leistung der Pupinleitungen in ihrem Verhältnisse zu den gewöhnlichen Fernsprechleitungen, von Petritsch, Ingenieur und k. k. Bauoberkommissär **93.** 49. 57, **76.** Jahrg. III 250.
— Metalle, Erzeugung und Verbrauch der wichtigsten ... im Jahre 1913 **76.** Jahrg. III 212.
— Preßbetonpfähle, von Buchwald, Ingenieur **65.** Jahrg. XXVI 235.
— Automatische Privat-Fernsprechanlagen, von Scheibe, ber. Ingenieur **33.** 39.
— Ein Radiumblitzableiter **65.** Jahrg. XXVI 368.
— Elektrodynamisches Relais **76.** Jahrg. III 211.
— Neue Sammlertypen und ihre Verwendung **63.** 66.
— Schaltungen für die Wechselstromtelegraphie **28.** 83. 91.
— Schaumkautschuk (ein physikalisches Gemisch von Kautschuk und Stickstoff) **65.** Jahrg. XXVI 206.
— Der Schnelltelegraph **47.** 4.
— Schutz von Schwachstromleitungen gegen Starkstrom, von Dr. Schröter **33.** 77.
— Schutz der in die Erde verlegten Rohrleitungen gegen vagabundierende Ströme **65.** Jahrg. XXVI Beil. 89.
— Seekabel und Kriegsrecht, von Dr. phil. Hennig **21.** 161.
— Ein elektrischer Signalspiegel für den Luftverkehr **65.** Jahrg. XXVI Beil. 53.
— Tarifwesen und Tarifpolitik im Fernsprechverkehr von Ort zu Ort unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse, von Dr. Wittiber **35.** 1.
— Die Technik des Lötens **65.** Jahrg. XXVI Beil. 95.
— Telegramm- und Fernsprechverkehr in den europäischen Staaten **97.** 158.
— Telegraph und Telephon im Kriege, von Wolff **78.** 186.
— Telegraphentechnik, einige Neuerungen aus der ..., von Feuerhahn **76.** Jahrg. III 225. 238.
— Unmittelbare Telegraphenverbindung zwischen England und Rußland (von der Nordküste Schottlands um das nördlichste Norwegen bis nach Alexandrowsk an der Murmanküste) **17.** Jahrg. X 300.
— Unmittelbarer Telegraphenverkehr zwischen Japan und Rußland **61.** II. Hälfte 1914 Handelsnachrichten S. 405, **93.** 56, **47.** 72.
— Trockenelemente als Querzellen zur Beseitigung des Mitsprechens im Mikrophonstromkreise, von Schnuchel, Telegrapheninspektor **76.** Jahrg. III 232.
— Verbesserungen im Dienstleitungsbetriebe, von Kunat, Telegrapheninspektor **76.** 202.
— Die Verbreitung des Fernsprechers **76.** Jahrg. III 223, **63.** 62.
— Ein neues Verfahren der elektrischen Fernphotographie **76.** Jahrg. III 237.
— Versuche zur Auffindung ferner metallener oder leitender Körper, von Thieme **76.** Jahrg. III 205.
— Vorrichtung zum photographischen Aufzeichnen von Schwingungen eines Lichtpunktes in Zeilenform **76.** Jahrg. III 201.
— Der sprechende Wechselstromwecker (das sprechende Telegraphenrelais) **93.** 15. 38.
— Die Weltkabel **13.** 52.
— Elektrischer Widerstand bei hohen Temperaturen **76.** Jahrg. III 254.
— Die Wirkung vagabundierender Ströme **65.** Jahrg. XXVI Beil. 61.
Deutschland. Der unbefugte Anschluß eines Fernsprechapparats an eine Reichs-Fernsprechanlage als rechtswidrige Aneignung elektrischer Arbeit **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 38, **32.** Bd. XXXI 219.

Digitized by Google

Deutschland. Für den Anspruch, die Reichs-Postverwaltung habe unwahre Behauptungen über die gegenüber der Privatindustrie bessere Lieferung von Fernsprechnebenanschlüssen zu unterlassen, ist der Rechtsweg zulässig **21.** Spruchsammlung XXXVII 19.
— Die Betriebsleitung der Hamburger Fernsprechzentrale, von Dohmen, Telegrapheningenieur **76.** Jahrg. III 245.
— Betriebsüberwachung für die Abfrageplätze bei Wählerämtern mit Abfragebeamtinnen, von Kruckow **76.** Jahrg. III 216.
— Fälschung eines Telegramms (durch Fälschung der Unterschrift bei Aufgabe des Telegramms, Verurteilung wegen schwerer Urkundenfälschung) **43.** Jahrg 1914 506.
— Das erste innerdeutsche Fernleitungskabel (nach Westdeutschland) **58.** 47.
— Fernsprechsperre wegen ungebührlichen Benehmens des Teilnehmers gegen Beamte **24.** 198.
— Haftung für eine den Verkehr gefährdende Aufstellung einer Telegraphenstange, rechtliche Wirkung des Planfeststellungsverfahrens **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 37.
— Deutschlands Kabelverkehr mit überseeischen Ländern **64.** 38.
— Kausalzusammenhang zwischen Unfall- und Rentenhysterie (Unfall einer Fernsprechgehilfin) **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 39.
— Mitteilung des Namens des schuldigen Beamten auf Verlangen des durch einen Telegraphierfehler Geschädigten **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 41, **64.** 38.
— Der Rechtsweg ist für Ansprüche, die gegen den Reichs-Postfiskus anläßlich des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs geltend zu machen sind, nur insoweit zulässig, als es sich um einen privatrechtlich unerlaubten Eingriff des Fiskus handelt **21.** Spruchsammlung XXXVII 19.
— Der Rechtsweg ist unzulässig, wenn von dem Reichs-Postfiskus ein gewisses Verhalten bei der Herstellung von Fernsprechnebenanschlüssen verlangt wird **21.** Spruchsammlung XXXVII 19.
— Verantwortung des Fernsprechinhabers für die von seiner Stelle aus geführten Gespräche **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 37.
— Verurteilung einer Telegraphengehilfin wegen Nichtberichtigung einer falschen Zahlübermittelung **63.** 60.
— Die Weiterverwendung älterer Fernsprechapparate, an denen nicht alle nachher erfundenen technischen Vervollkommnungen angebracht worden sind, enthält kein Mitverschulden des Reichs-Postfiskus an einer durch grob fahrlässige Handhabung des Apparats von seiten eines Fernsprechteilnehmers verursachten Verletzung eines Beamten **66.** Beil. Nr. 22.
— Bayern. Der neue Speisesaal des Telegraphenamts in München **13.** 28.
— — Beamteneigenschaft eines Depeschenträgers im Sinne des § 359 des Strafgesetzbuchs f. d. D. R. **17.** Jahrg. X Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 46.
Italien. Telegraphisten-Wettstreit in Genua 1914 **47.** 7.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1910/11 **76.** Jahrg. III 236.
Österreich. Österreichisches Fernsprechwesen (aus der Statistik für 1913) **76.** Jahrg. III 212.
Rußland. Einführung einer Steuer für Fernsprechapparate **33.** 57, **58.** 24, **76.** Jahrg. III 244.
— Morse und Hughes im russischen Telegraphenbetriebe **28.** 47.
— Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in Rußland **76.** Jahrg. III 223. 254, **47.** 43.
Türkei. Orts-Fernsprecheinrichtung in Constantinopel **63.** 12, **76.** Jahrg. III 212.
Amerika. Bolivien. Telegraphengesetzgebung **47.** 56.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprechverbindung New York-San Francisco **93.** 31, **97.** 123, **58.** 27. 53, **76.** Jahrg. III 236, **47.** 47. 71, **33.** 104, **17.** Jahrg. X 288, **28.** 88.
— — Kriegsteuer auf Benutzung der Fernsprecher **17.** Jahrg. X 240.
— — Leitsätze für die Nebeneinanderführung von Schwachstromleitungen und Starkstromanlagen in Californien **76.** Jahrg. III 247.
— — Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika von 1907 bis 1912, von Wittiber, Telegrapheninspektor **9.** 33, **76.** Jahrg. III 242.
— — Die Telegraphierstromstärken in den Vereinigten Staaten von Amerika **76.** Jahrg. III 236.
Asien. Der sibirische Überlandtelegraph **58.** 30.
— China. Einrichtung eines japanischen Telegraphenamts in Schanghai **61.** I. Halbjahr Schanghaier Nachrichten 2, **17.** Jahrg. X 300.
— Britisch Indien. Telegraphie und Telephonie im Rechnungsjahre 1911/12 **47.** 59.
Australien. Neuseeland. Telegraphie und Telephonie im Rechnungsjahre 1911/12 **47.** 61.

Digitized by Google

IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Allgemeines. Eine Anordnung für gerichtete drahtlose Telegraphie **93.** 7.
— Der Audion-Verstärker und das »Ultraudion«, von Lee de Forest **42.** Bd. IX 383, **43.** Jahrg. 1914 534.
— Einrichtung zur Störungsverhinderung beim Empfang in der drahtlosen Telegraphie **93.** 7, **43.** Jahrg. 1914 535.
— Über den gekoppelten Empfänger, von Riegger **42.** Bd. IX 229.
— Energie und Widerstand von Öffnungs- und Schließungsfunken in induktiven Stromkreisen; Funkenlöschung durch Kondensatoren **42.** Bd. IX 299.
— Über eine neue Form der Stoßerregung elektrischer Schwingungskreise **33.** 68.
— Neue Fortschritte des drahtlosen Telephons **43.** Jahrg. 1914 534.
— Funkenfrequenz und Telephonempfindlichkeit in der Radiotelegraphie **93.** Jahrg. 1914 287, **76.** Jahrg. III 222, **43.** Jahrg. 1914 535.
— Funkenstationen und Seekabel **76.** Jahrg. III 253.
— Die Funkentelegraphie im Kriege, von Winkler, k. k. österreichischem Funkentelegrapheninspektor **93.** 17, **64.** 38, **98.** 167.
— Die Funkentelegraphie im Jahre 1913 **43.** Jahrg. 1914 468.
— Funkentelegraphenstatistik 1913 **47.** 32.
— Die Goldschmidtsche Hochfrequenzmaschine als Empfangsmaschine, von Dr.-Ing. Kühn **42.** Bd. IX 361.
— Die Goldschmidtsche Hochfrequenzmaschine in der Selbsterregungschaltung, von Dr.-Ing. Kühn **42.** Bd. IX 321.
— Die Grundlagen der Funkentelegraphie **58.** 14.
— Eine neue Methode zur Erzeugung von Hochfrequenzschwingungen **42.** Bd. IX 393.
— Eine einfache Methode zur Errichtung hoher Masten für drahtlose Telegraphie **65.** Jahrg. XXVI Beil. 77.
— Eine Radiotelegraphie-Empfangstation in der Tasche **65.** Jahrg. XXVI Beil. 77.
— Über Radiumantennen **33.** 94.
— Die größte Reichweite der drahtlosen Telegraphie **58.** 36, **47.** 47, **93.** 7, **43.** Jahrg. 1914 535.
— Richtungsucher mit Hilfe von elektromagnetischen Wellen (Ortsbestimmungen für Schiffe auf See bei Nebel usw.) **76.** Jahrg. III 210.
— Neue Schaltungen zur Unterbrechung starker Ströme, von Burstyn **42.** Bd. IX 286.
— Über sekundäre elektrische Schwingungen **42.** Bd. IX 302.
— Bedroht drahtlose Telegraphie das organische Leben? **33.** 7.
— Die Umkehrbarkeit der elektroakustischen Generatoren (»Telephon-Summer«), von Barreca **42.** Bd. IX 300.
— Die drahtlose Verbindung Norwegen-Massachusetts **76.** Jahrg. III 241.
— Das Verhalten von ionisierten Funkenstrecken in gekoppelten Kondensatorkreisen **33.** 31.
— Der funkentelegraphische Verkehr Deutschland-Amerika **42.** Bd. IX 304.
— Versuche zur Bestimmung der Empfangsstromstärke bei der drahtlosen Telegraphie **76.** Jahrg. III 234.
— Quantitative Versuche bei radiotelegraphischer Übertragung **33.** 115.

Frankreich. Die Funkentelegraphenstation Eiffelturm **93.** 15, **65.** Jahrg. XXVI Beil. 78, **78.** 196, **58.** 52.

Schweden. Errichtung einer Station für drahtlose Telegraphie in Vaxholm zur Nachrichtenübermittelung an Schiffe auf der Ostsee **84.** Jahrg. 1914/15 268.

Amerika. Errichtung einer Großstation für drahtlose Telegraphie am Panamakanal **84.** Jahrg. 1914/15 237, **58.** 16.
— Chile. Drahtlose Telegraphie (System Marconi) in Chile **29.** Handelsberichte 80.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Einrichtung eines Kontrollschiffs für drahtlose Telegraphie (zur Prüfung der Wellenlängen) **76.** Jahrg. III 253.

Asien. China. Drahtlose Telegraphie in China **61.** II. Hälfte 1914 628, I. Hälfte 1915 Handelsnachrichten 1, **76.** Jahrg. III 241, **47.** 71.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 7. BERLIN, JULI. **1915.**

INHALT: Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrhundert, S. 193. — Das Taxissche Postamt in Lübeck zu Anfang des 19. Jahrhunderts, S. 201. — Die Reichsbank im Jahre 1914, S. 209. — Die deutschen Abrechnungstellen der Reichsbank im Jahre 1914, S. 214. — Reichsgerichtsentscheidung über die Erfordernisse des Wechselprotestes hinsichtlich der Angabe der Proteststelle und über die Wirkung der Wohnungsangabe in der Adresse des Bezogenen und im Akzept für die Protesterhebung, S. 216. — Der Rhein-Weser-Kanal, S. 220

Kleine Mitteilungen: Eine einheitliche Weltkarte, S. 223. — Der Umfang des Fernsprechwesens in Argentinien, S. 224.

Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrhundert[1]).

Von Ober-Postinspektor Teubner.

Aus dem 18. Jahrhundert sind nur sehr wenige Aktenstücke erhalten geblieben, die über die Entwicklung und die Geschichte des Stadtpostamts und des Fürstlich Thurn- und Taxisschen Postamts (Reichs-Postamts) in Lübeck Aufschluß geben. Auch versagt die einschlägige Literatur. Doch scheinen die die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts ausfüllenden Streitigkeiten zwischen der Stadtpost und den Lübecker Fuhrleuten auf der einen Seite und dem Taxisschen Postamt auf der andern Seite fortgedauert zu haben. Auch entstand zwischen der von starkem Bürgergeist erfüllten Bevölkerung Lübecks und den Reichs-Postbeamten ein Gegensatz, weil die Beamten, auf ihre kaiserlichen Bestallungen und Vorrechte pochend, die Gefühle der Lübecker eingesessenen Bürgerschaft zuweilen verletzt haben mögen. Die Reibereien

[1]) Quellen: Akten des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg. Stephan, Geschichte der Preußischen Post; Berlin 1859. Stieda, Hamburg und Lübeck im Postverkehr mit Mecklenburg; Hamburg 1898. Möller, Geschichte des Landes-Postwesens in Mecklenburg-Schwerin; Schwerin 1897. Für den Teil Hannover ist benutzt: H. Gaus, Vorgeschichte der hannoverschen und braunschweigischen Staatsposten, veröffentlicht im Archiv 1911, S. 642, ferner Ed. Diederich, Maßregelung fremder Posten und die Unterdrückung des Städtebotenwesens in Lüneburg, veröffentlicht im Archiv 1893, S. 136 und S. 225 bis 227. Diese Quelle ist auch benutzt für den Abschnitt 6 des Aufsatzes über »Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts« im Archiv 1915, Heft 1.

Digitized by Google

führten im Jahre 1753 sogar zur Ermordung eines übel angeschriebenen Taxisschen Postsekretärs.

Die Namen der Stadtpostmeister sind erhalten geblieben. Die Stadtpost wurde im 18. Jahrhundert geleitet

von 1714—1740 durch Johann Everding,
- 1741—1742 - Hinrich Müller,
- 1743—1744 - Hermann Siemers,
- 1745—1764 - Johann Sievers und
- 1765—1799 - Gotthard Hinrich Zerrahn.

Etwas mehr Aktenstoff ist über die Postbeziehungen Lübecks zu den Nachbarstaaten Dänemark, Preußen, Mecklenburg und Hannover vorhanden.

Verhältnis Lübecks zu fremden Postverwaltungen.

Dänemark.

Im Januar 1697 teilte das dänische Postamt in Kopenhagen dem freistädtischen Postmeister in Lübeck mit, daß die von Lübeck nach Holstein und Dänemark abgehenden und von da ankommenden Briefe nicht mehr im Schütting, dem Stadtposthause, sondern im Hause des dänischen Gesandten Wagner gesammelt, gebucht und ausgegeben werden sollten. Bürgermeister und Rat der Stadt Lübeck, an die sich der freistädtische Postmeister sofort wandte, verfügten aber zur Wahrung ihrer Rechte und zur grundsätzlichen Aufrechterhaltung ihres Besitzstandes, daß der mit solchen Briefen ankommende dänische Postillion nach dem Schütting geführt werden, und daß er nach dem Herkommen daselbst die Briefe der dänischen Post dem freistädtischen Post- und Botenmeister einhändigen solle, der die für Lübeck selbst bestimmten Briefe abtragen zu lassen und die übrigen Briefe weiterzusenden habe. Dies geschah dann auch in mehreren Fällen, und der dänische Postillion wurde mit Gewalt zum Schütting geführt, wo ihm die Briefe abgenommen wurden.

Daraufhin verhängte der König von Dänemark, weil die Stadt Lübeck unter Mißachtung des königlichen Befehls dem dänischen Bediensteten Gewalt angetan habe, die Beschlagnahme aller lübeckischen Schiffe und aller sonst in Dänemark oder Holstein befindlichen Güter und Gegenstände. Auch verlangte er von der Stadt Lübeck als Sühne die Abtretung der freistädtischen Landgüter. Um dem Verlangen Nachdruck zu verschaffen, befahl er einer größeren Abteilung seines Heeres, in das freistädtische Gebiet einzurücken und dort auf Kosten der Stadt so lange zu lagern, bis diese volle Genugtuung geleistet und die an der Sache beteiligten Lübecker Ratsangehörigen und Bürger bestraft habe. Ferner wurde gefordert, daß die Stadt den königlichen Gesandten in Lübeck um Entschuldigung bitten und eine Gesandtschaft zur Abbitte an den dänischen König nach Kopenhagen abordnen solle. Unter dem Zwange der Verhältnisse entsprach die Stadt Lübeck der letzten Aufforderung sofort, doch nahm der König die Gesandtschaft zunächst nicht an, sondern ließ sie warten.

Gleichzeitig wandte sich der Lübecker Rat an den Deutschen Kaiser mit der Bitte um Schutz. Das gleiche tat auf Veranlassung des rührigen kaiserlichen Postmeisters Engelking zu Lübeck der Reichs-Erb-General-Postmeister, freilich vornehmlich zugunsten der Taxisschen Post. Auch bat Engelking den sowohl beim dänischen Hofe als auch beim kaiserlichen Hofe einflußreichen, sich damals in Schwerin aufhaltenden Reichsgrafen von Eck unter

Digitized by Google

Berufung auf dessen verwandtschaftliche Beziehungen zum Fürstenhause Thurn und Taxis, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß Dänemark auf ein eigenes Postamt in Lübeck verzichten und die dänische Post durch das Taxissche Postamt besorgen lassen möchte. Dabei wies Engelking darauf hin, daß die Unterhaltung eines selbständigen dänischen Postamts schon deshalb unzulässig sei, weil dem Taxisschen General-Postamte die Errichtung kaiserlicher Postanstalten nicht einmal in dem zum Deutschen Reiche gehörenden, aber unter dänischem Einflusse stehenden Herzogtume Holstein — und erst recht nicht im Königreiche Dänemark — gestattet würde. Dem dänischen Verlangen könne ferner aus dem Grunde nicht entsprochen werden, weil dann Dänemark auch in anderen deutschen Reichsstädten die Errichtung dänischer Postämter beanspruchen würde; dies sei eine Forderung, die mit gleichem Rechte von anderen ausländischen Staaten, wie Schweden, und mit größerem Rechte von benachbarten deutschen Staaten, wie Kurbrandenburg und Hannover, erhoben werden könne.

Der Reichs-Erb-General-Postmeister bat den Kaiser, indem er die Engelkingschen Gründe ins Feld führte, er möge der Stadt Lübeck gebieten, daß sie — zur Vermeidung einer namhaften Strafe — ohne kaiserliches Vorwissen wegen des städtischen Post- und Botenwesens weder mit ausländischen Mächten, noch mit Ständen des Reichs bindende Verabredungen treffen solle; vornehmlich solle die Stadt keinesfalls die Errichtung fremder Postanstalten in Lübeck zulassen. Wie der Fürst von Thurn und Taxis — tatsächlich mit Recht — versicherte, würde der Stadt ein solcher Befehl sehr lieb sein, weil sie sich dann gegen solche von fremder Seite an sie herantretende Zumutungen schützen könne.

Der Kaiser erließ dann auch an die Stadt Lübeck das von Taxis gewünschte Verbot, und Dänemark mußte daher auf die Durchführung seiner Pläne verzichten. Die im Sinne des Taxisschen Antrags ergangene kaiserliche Verfügung lautete:

> »Wir Leopold von Gottes Gnaden Erwehlter Römischer Kayser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs usw.
>
> Erbiethen Bürgermeister undt rath unserer und des Heyl. Reichs Stadt Lübeck Unsere Kays. Gnade und fügen Euch hiemit zu wissen, daß unß zuverläßige Nachricht in Unterthänigkeit beygebracht worden, waßmaßen einige Berührter Euch anvertraueter Stadt Lübeck benachbarte Unsere und des Reichß Stände Ihr absehen auff dem anschlag deren Zwischen des Königes zu Dänemark Lbd. und Euch Jüngsthin occahsione deß alldahßigen Post und Bottenwesens entstandener und fast weit außsehender mißhelligkeiten dahin gerichtet undt im sinn führeten, demnächst gleichmäßig ein eigenes Post Comptoir, wie vor Jahren in Hamburg, ohnbefugsam intendiret worden, zu Nachtheill undt praejuditz unsers ohnedehm aller ohrten so starck angefochtenen Kaysl. Hohen Reichs Post Regalis daselbst zu stabilieren.
>
> Wan nuhn aber durch dergleichen Newerliches vndt höchstschädliches Vorhaben sothanes Unß privatim Competirendes Kays. Reichs Post Regale ohnfehlbar völlig zu grundt gehen müßte, und da Erwehnten umbliegenden Unseren und deß Reichß Ständen dieser streich angehen möchte, Sie ohn allen Zweiffel eben dergleichen in anderen Unseren undt deß Heyl. Reichß Städten zu practiciren nicht unterlaßen dörften, welches den zu äuserster Confusion deß Cursus

Digitized by Google

publici nicht weniger alß höchstgefährlicher Unsicherheit unserer selbst eigenen Kays. Correspondenz gereichen würde,

Alß ist dagegen dieses unser Kaysl. Mandatum inhibitorium poenale sine clausula wieder Euch heute dato nach reiffer der sachen erwegung zu recht folgender gestalt erkennet worden:

Gebieten demnach Euch von Röm. Kays^r Macht undt bei Poen fünffzig Marck löthigen Goldes, in Unsere Kaysl. Cammer Unnachläßig zu bezahlen, hiemit Ernstlich und wollen, daß Ihr ohne Unser Vorwißen in gedachten Botten und Postwesen weder mit außländischen Potentien, noch auch sonsten Unserm undt des Reichs Churfürsten, Fürsten und Ständen Euch im geringsten nicht einlaßet, noch denenselben einige Post Stationen bey Euch einräumet, oder dergleichen aufzurichten Ihnen bewilliget undt gestattet in keiner weiße noch wege als lieb Euch ist, bestimbte Poen undt Unsere Kayl. Ungnad zu vermeiden.

Daß meinen Wihr Ernstlich.

Geben in Unser Stadt Wien, den 3. Aug. Anno Sechßzehn Hundert Sieben und Neuntzig, Unseres Reichs des Röm. im 40sten, deß Hungarischen im 43sten, und Böheimbschen im 41sten.

Leopold
vt. Sebastian Wünibald
Erbtrß Graf zu Zeihll
ad Mandatum S. Caes. Maj. Proprium,
Frantz Wilderich von Menshengen.

Preußen.

Den ersten Anlaß zu einer Postverbindung zwischen Lübeck und Preußen gab der Ausbruch der Pest in Hamburg im Jahre 1713, wodurch die Absperrung dieser Stadt nötig wurde. Der preußische Postkommissarius Wolff in Hamburg, der die Abfertigung der Küchenpost von Hamburg nach Berlin besorgte, wurde infolgedessen beauftragt, die Post von Boizenburg ab nach Lübeck zu legen. Gleichzeitig ersuchte die preußische Postverwaltung den Lübecker Rat, das neue Unternehmen zu fördern. Hierzu war der Rat auch bereit, doch verfuhr er — durch das Beispiel der Schwesterstädte Hamburg und Bremen gewarnt — dabei mit weiser Vorsicht. Einen preußischen Postmeister, schrieb er, könne die Stadt in ihren Ringmauern nicht dulden. Der preußischen Fahrpost wolle man jedoch gern, wennschon nicht zollfrei, die Einfahrt in Lübeck gestatten, aber die Post solle vom Lübecker Stadtpostmeister und vom Stadtposthaus aus abgefertigt und ihre Beförderung zwischen Lübeck und der nächsten Station einem Lübecker Bürger übertragen werden. Von einer Vereidigung des Stadtpostmeisters für die preußische Post wollte der Rat ebenfalls nichts wissen. Sogar der Postillion sollte vom preußischen General-Postamt in Berlin zwar bezahlt, aber nicht vereidigt werden; vielmehr wurde seine Vereidigung dem Lübecker Stadtpostmeister aufgetragen. Über diese Punkte wurde auf ausdrückliches Verlangen des Rates am 20. Dezember 1713 ein Vertrag abgeschlossen, worin Preußen sich verpflichtete, das Postregal von Lübeck in keiner Weise zu beeinträchtigen und insbesondere keine Briefe mit dem Küchenwagen nach der Stadt zu senden, da diese mit der seit langer Zeit von Boizenburg nach Lübeck gehenden Reitpost befördert werden müßten.

Digitized by Google

Der Fürst von Thurn und Taxis, dem der Inhalt des Vertrags vermutlich bekannt war, hielt es trotzdem für geraten, gegen die preußische Küchenpost ein kaiserliches Mandatum inhibitorium auszuwirken, weil er fürchtete, daß die preußische Regierung den Küchenwagen nur zum Vorwande nehmen wolle, um in Lübeck für ein neu einzurichtendes preußisches Postamt den Boden vorzubereiten, und daß sie sich dann über den mit der Stadt Lübeck abgeschlossenen Vertrag hinwegsetzen würde. Kaiser Karl VI. befahl auch dem Lübecker Rate unterm 28. Mai 1714, daß »bey Vermeydung ohnausbleiblicher Straffe sowohl in der Stadt Lübeck alß auch in dem dahin gehörigen Territorio dem neu angelegten Postwagen keine Beförderung oder Vorschub hinfüro weiteres gegeben, sondern daß derselbe so fort wieder völlig eingestellet und abgeschaffet werde«. Der Rat befolgte dieses Ansinnen aber nicht.

Nachdem die Pest in Hamburg erloschen und die Stadt für den Verkehr wieder geöffnet war, kam der Berliner Küchenwagen nicht mehr nach Lübeck, sondern ging wieder nach Hamburg.

Mecklenburg-Schwerin.

Die Beziehungen der Freien und Hansestadt Lübeck zu dem benachbarten Herzogtume Mecklenburg-Schwerin waren während des ganzen 18. Jahrhunderts — von vereinzelten kleinen Trübungen abgesehen — durchaus freundschaftlich. Dies war für den gegenseitigen Postverkehr von großem Vorteil. Freilich kamen zuweilen wegen der Ungeschicklichkeit der untergeordneten Beamten kleine Reibereien vor, die indes nach kurzer Zeit wieder beseitigt waren und den Postverkehr nur vorübergehend störten. So beklagte sich der Schweriner Postmeister Krüger beim Herzoge von Mecklenburg-Schwerin, daß am 22. Januar 1703 der Schleusenmeister der Stadt Lübeck an der Stecknitz bei der Niederschleuse das Wasser nicht habe stauen wollen, als der mecklenburgische Postwagen kam; der Wagen habe daher zurückfahren und einen Umweg machen müssen, so daß eine Verspätung eingetreten sei. Bei dieser Gelegenheit habe sich der Schleusenmeister darauf berufen, daß ihm vom Rate der Stadt Lübeck ernstlich verboten worden sei, die mecklenburgische Post durchzulassen. Bei den Verhandlungen beschwerte sich der Rat höchlichst über das Benehmen der Mecklenburger Postillione. Gestützt auf die Aussage des Schleusenmeisters, daß die Verweigerung der Durchfahrt lediglich auf die Ungunst der Witterungsverhältnisse zurückzuführen gewesen sei, betonte man auf lübeckischer Seite »den verübten Frevel und Violation unseres Territorii« und wünschte Bestrafung des Postillions, denn die rechte Landstraße ginge durch Mölle, und die Schleuse sei lediglich zugunsten der Schiffahrt da; sie könne nicht »nach eines Jeglichen Phantasie« auf- oder zugemacht werden. Wenn man auch manchmal dem Postillion erlaubt habe, den Weg durch die Schleuse auf Kuhberg und Trittau zu nehmen, so könne man doch nicht ruhig mit ansehen, »daß er unsern Schleusenmeister commandire und die Schifffahrt auff unserem eigentümlichen Strom turbire«. In einem andern Falle, der sich ungefähr gleichzeitig abspielte, beschwerte sich der Pächter des mecklenburgischen Postwesens, Kammerrat Mumme, beim Herzoge darüber, daß er einen ihm zustehenden Betrag von 130 Reichstalern aus dem Lübecker Postkontor nicht erhalten könne, der schon einige Jahre rückständig sei, und den er brauche, um seinen Verpflichtungen gegen die mecklenburgische Regierung nachkommen zu können. Ob Mumme den Betrag bekommen hat, geht aus den Akten nicht hervor.

Digitized by Google

Die Lübecker Postkurse nach Schwerin und Boizenburg erlitten während der Anwesenheit der dänischen und preußischen Truppen in Mecklenburg in den Jahren 1715 und 1716 eine längere Unterbrechung. Während die verbündeten Truppen in diesen Jahren vor der schwedischen Stadt Wismar lagen, machte der mecklenburgische Hof Anstrengungen, in den Besitz der Lübecker Postkurse zu kommen. Seinen Bemühungen wurden auch von den dänischen und preußischen Heerführern, solange die Belagerung deren ganze Tätigkeit in Anspruch nahm, keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt; aber gleich nach dem Falle Wismars traten die Lübecker Posten mit Begünstigung durch die dänische Regierung wieder in Wirksamkeit.

Erst der Postdirektor von Schütz brachte die Angelegenheit im Jahre 1726 wieder zur Sprache. Auf seine Anregung untersuchte die Exekutionskasse die Rechtsgrundlagen für das Bestehen der Post auf mecklenburgischem Gebiet und erhielt vom Gewett zu Lübeck ein Schreiben unterm 23. März, »daß gleichwie man solcherwegen zu Mecklenburg nicht contradicirter noch sonst veränderter possession sei, auch von keinen excessibus etwas wisse, also werden die Kassendirectores damit alles in statu quo belassen, bey sothanen Umbständen auch keine editionem etwaiger documentorum verlangen«. Der Postdirektor von Schütz erreichte auch tatsächlich nichts, was den Bestand der Posten hätte ändern können, dafür zeigte aber der Lübecker Rat weitgehendes Entgegenkommen, indem er das Briefporto zwischen Lübeck und Schwerin von 1 auf 2 Schilling zu erhöhen versprach, und indem er den dänischen Postdirektor Hëus, der die holsteinschen Posten gepachtet hatte, veranlaßte, Briefe aus Dänemark und Holstein nach Pommern und Brandenburg in Hamburg dem mecklenburgischen Postamte zuzuführen. Dieses geschah auch, jenes aber blieb Versprechen, da von den Exekutionshöfen eine Antwort auf das Gesuch der Kassendirektoren nicht einlief. Erst die Hauptpostkommission lenkte die Aufmerksamkeit der Regierung im Jahre 1767 auf den nun bald hundertjährigen Gebrauch, wonach ein Brief auf der 8 Meilen langen Strecke von Lübeck nach Schwerin nur 1 Schilling kostete. Daraufhin wurde zwischen den Regierungen in Schwerin und Lübeck die Erhöhung des Portos von 1 auf 2 Schilling beschlossen.

Herzog Friedrich von Schwerin ließ, wie schon früher hinsichtlich der preußischen, hamburgischen und schwedischen Posten auf mecklenburgischem Gebiet, auch über die Entstehung der Lübecker Postkurse in Mecklenburg aktenmäßige Feststellungen vornehmen. Mangels ausreichender Unterlagen mußte die Sache aber einstweilen auf sich beruhen; und erst seinem Nachfolger in der Regierung war es vergönnt, Erfolge aus diesen Erhebungen durch die Beseitigung der Mehrzahl der fremden Kurse zu ziehen.

Im Jahre 1790 waren zwischen Lübeck und Mecklenburg folgende Verbindungen vorhanden:

Eine freistädtische Reitpost, deren Ursprung nicht mehr genau festzustellen ist, verkehrte wöchentlich zweimal zwischen Lübeck und Boizenburg. Sie unterstand dem Schonenfahrer-Kollegium in Lübeck und hatte die Briefschaften nach und von Preußen, Rußland usw. für den Berlin–Hamburger Kurs zu überbringen. »Sie hat«, wie der Lübecker Senat auf eine Anfrage der mecklenburgischen Regierung mitteilte, »wegen ihres wesentlichen Einflusses auf Erleichterung des höchstwichtigen Ostseehandels zu allen Zeiten, und überall, besonders auch von seiten des preußischen General-Postamts willige Beförderung gefunden. Es gründet sich diese Einrichtung, der dafür redenden allgemeinen und besonderen staatsrechtlichen Beziehungen nicht

Digitized by Google

einmal zu gedenken, auf ihre Unentbehrlichkeit für den norddeutschen Handel, auf deren unvordenklichen, sondern auch anerkannten und begünstigten Besitz; ingleichen auf die im § 4 der Postkonvention von 1701 gegebene Zusicherung, daß die Lübecker Posten das herzoglich mecklenburgische Territorium ferner berühren und ungehindert kommen und gehen mögen«.

Eine weitere Postverbindung bestand zwischen Lübeck und Wismar in einer Fahr- und einer Reitpost; beide waren durch die Übereinkunft von 1701 gleichfalls anerkannt.

Die mecklenburgische Regierung stand hier also wohlerworbenen, rechtlich begründeten und von der herzoglichen Regierung wiederholt anerkannten Gerechtsamen gegenüber. Dadurch ließ sich Herzog Friedrich Franz aber nicht abhalten, die Beseitigung der Posten je nach Lage der Verhältnisse im Wege der Vereinbarung zu erwirken, zumal da die Hindernisse, die man den Posten durch Zollplackereien in den Weg zu legen suchte, sich als erfolglos erwiesen hatten. Als die Herrschaft Wismar im Jahre 1803 an Mecklenburg gefallen war, nahm die Regierung die Versuche zur Beseitigung der Lübecker Posten wieder auf.

Hannover.

Im Jahre 1734 ersuchte die hannoversche Postverwaltung den nach Lüneburg fahrenden Lübecker Boten, seinen Weg über Ratzeburg zu nehmen, um die dorthin gerichteten Postsendungen — besonders die an die lauenburgische Regierung — mit zu besorgen. Die Wege befanden sich in dieser Gegend aber in so schlechtem Zustande, daß die Boten erklärten, den gewünschten Umweg kaum in der guten, viel weniger in der schlechten Jahreszeit machen zu können. Die Magistrate der beiden Städte Lübeck und Lüneburg unterstützten den Boten in seiner ablehnenden Haltung und schrieben in diesem Sinne auch an die hannoversche und an die lauenburgische Regierung.

Die Postverkehrsverhältnisse im Herzogtume Lauenburg wurden mit der Zeit immer unhaltbarer. Häufig liefen auch Klagen ein, daß die von den lauenburgischen Behörden abgesandten Briefe jämmerlich zerknittert bei der kurfürstlichen Regierung in Hannover eingingen, weil die Stadtboten den Ratzeburger Briefbeutel lose in den Wagen warfen, wo er unter die Füße der Reisenden geriet. Den Übelständen wurde im Jahre 1737 dadurch abgeholfen, daß die hannoversche Regierung eine eigene Fahrpost von Lüneburg nach Lübeck einrichtete. Diese erfreute sich bald der allgemeinen Gunst des Publikums, weil das Fahrgeld billig war, und weil die Post ganz regelmäßig wöchentlich zweimal in beiden Richtungen über Artlenburg, Mölln und Ratzeburg verkehrte. Sie ging Sonntags und Donnerstags gleich nach Ankunft der Posten von Hannover, Celle und Braunschweig aus Lüneburg ab und traf Mittwochs und Sonnabends so zeitig in Lüneburg wieder ein, daß die mitgebrachten Sachen und Personen den Anschluß an die Posten nach dem Süden erreichten. Dadurch, daß sich ferner auf der Rückfahrt in Mölln eine zweite Post über Büchen und Bergedorf nach Hamburg abzweigte, an die in Escheburg auch die Stadt Lauenburg Anschluß hatte, war das ganze Herzogtum Lauenburg in bequeme Verbindung mit den Städten Lüneburg, Hamburg und Lübeck gebracht.

Die zwischen Lübeck und Lüneburg verkehrenden zwei Stadtboten wurden durch die an sich vortreffliche Neuerung arg geschädigt. Während sie früher den gesamten Verkehr zwischen den beiden Städten Lüneburg und Lübeck vermittelt hatten, verblieb ihnen jetzt nur ein kümmerlicher Rest,

Digitized by Google

denn fast alle Briefe und Pakete gingen nunmehr der kurfürstlichen Post zu. Die wenigen Reisenden, die die Botenfuhren noch benutzten, vermochten sie auf die Dauer nicht lebensfähig zu erhalten. Die Einführung eines hohen Zolles an der Elbe bei Artlenburg trug ebenfalls dazu bei, den Verfall der Botenanstalt zu beschleunigen. Als dann gar der Postmeister Eden in Lüneburg den Boten die Beförderung von Briefen und Paketen gänzlich untersagte, war der letzte Lüneburg-Lübecker Bote, Karl Jauch, im Jahre 1739 zur Niederlegung seines Amtes gezwungen. Auch der Bote der Stadt Lübeck scheint seine Fahrten bald darauf eingestellt zu haben, nachdem Eden ihm unmittelbar vorher auch den Gebrauch des Posthorns verboten hatte.

Zu diesen und noch vielen anderen Maßnahmen waren die Postmeister berechtigt, denn innerhalb des braunschweig-lüneburg-hannoverschen Gebiets mußten sich die Boten der Städte und Gilden, also auch die Lübecker, Hamburger und Nürnberger Boten folgenden von den Landesregierungen erlassenen Bestimmungen unterwerfen:

a) Ohne Einwilligung des General-Postamts in Hannover durften die regelmäßigen Boten an den Tagen, an denen eine Post abging, auf den Poststraßen nicht reisen; den von außerhalb in das Land kommenden Boten war sogar untersagt, am Tage vorher einen fürstlichen Postkurs zu bereisen.

b) Fahrende Boten durften höchstens 2 Personen aufnehmen. Beförderten sie mehr als zwei, oder wurden ihnen von den Postämtern über diese Zahl hinaus noch Personen zugewiesen, die sie gegen Erhebung des Personengeldes mitnehmen mußten, so hatten sie an das General-Postamt eine Abgabe zu entrichten, die für jede Person zwischen Lüneburg und Lübeck 4 gute Groschen betrug.

c) Alle Boten waren verpflichtet, Briefe und Briefpakete, die ihnen von den fürstlichen Postanstalten mitgegeben wurden, unentgeltlich zu befördern und zu bestellen. Nahmen die Boten selbst Briefe zur Beförderung im Lande an, oder brachten sie solche von außen in das Land hinein, so mußten sie ebenfalls eine Abgabe nach einem bestimmten Satze an das General-Postamt in Hannover entrichten; sonst war ihnen verboten, Briefe zu befördern.

d) Zur Verhütung von Unterschleifen hatten sich die Boten bei der Ankunft und Abreise auf den landesfürstlichen Postanstalten zu melden.

e) Im übrigen sollten an Orten, wo landesfürstliche Posten verkehrten oder in der Folge eingerichtet werden würden, außer den Städte- und Gildenboten »Botenläuffer« nicht mehr geduldet werden. Auf Zuwiderhandlungen war Gefängnis oder andere willkürliche Strafe gesetzt. Die Abordnung besonderer Boten war indes niemandem verwehrt.

Die zwischen Lübeck und Lüneburg verkehrenden Stadtboten scheinen sich in den Jahren 1739 und 1740 wiederholt gegen diese Bestimmungen vergangen zu haben; nachgewiesen ist jedenfalls, daß der Lübecker Bote im Jahre 1740 wegen mehrerer bei Artlenburg begangener Verstöße von der hannoverschen Regierung zur Verantwortung gezogen wurde. Um den Unwillen der hannoverschen (großbritannischen) Regierung zu besänftigen, auf deren Wohlwollen Lübeck wegen seiner Handelsbeziehungen und wegen seines Schiffsverkehrs großen Wert legen mußte, fand sich der Senat bereit, die Einrichtung eines hannoverschen Postamts in der Stadt Lübeck zu bewilligen. Dieses hat bis zum 30. September 1845 bestanden.

Digitized by Google

Das Taxissche Postamt in Lübeck zu Anfang des 19. Jahrhunderts[1]).

Von Ober-Postinspektor Teubner.

Plünderung des Taxisschen Postamts durch die Franzosen.

Nachdem die Franzosen Anfang November 1806 bis in die Nähe Lübecks vorgedrungen waren, gingen sie alsbald zum Angriff auf die Stadt über. Am 6. November drangen sie ein, nahmen nach einem blutigen Straßenkampfe die Stadt und plünderten sie. Eine anschauliche Schilderung der Plünderung, besonders des Taxisschen Postamts, enthält der Bericht, den der kaiserliche (Taxissche) Postmeister in Lübeck, Freiherr von Kurtzrock, seinem Vorgesetzten, dem Freiherrn von Vrints in Bremen übersandte. Wegen seines bemerkenswerten Inhalts soll der Bericht wörtlich wiedergegeben werden:

»Amts-Bericht und Rapport auch Journal an den Herrn Baron von Vrints in Bremen mit Bitte, die Abschrift nach Regenspurg[2]) zu besorgen.

Noch mit zitternder Hand kann man nicht in Regenspurg von mir einen umständlichen Bericht meiner Unglücksfälle erwarten, und werde meinen gewissenhaften Bericht mit mehrerer Ruhe nachholen. Meinen persönlichen Schaden kann mit Ehre und Gewissen bis dato auf 100 Louidor berechnen, welches Unglück für 10 000 Rthlr. nicht wieder erleben wollte und deshalb an der Zeitung verweisen muß.

Den 1ten Einzug von 1500 flüchtigen Schweden von Ratzeburg, die hier auf eine Nacht einquartiert wurden, und andern Morgens zu Wasser sich einschifften, um nach Travemünde zu gehen, konnten aber wegen anhaltendem contrairen Wind nicht weiter kommen, und wurden sämtlich gefangen genommen.

Am Mittwoch den 5ten dieses rückte der Preußische General Blücher und der Herzog von Braunschweig-Oels gewaltsam Abends hier ein, und wurden in Kirchen und Häusern einquartiert, allwo ich einen Obersten und einen capitain mit Pferden freiwillig in das Quartier nahm.

Den 6ten Novbr. war der fürchterlichste Tag der Belagerung, welche um 1 Uhr mittags anfieng und im streitenden und sehr blutigem Kampf 3 Stunden lang in der Stadt selbst anhielte, worauf die Plünderung, welche die ganze Nacht fortwährte, anfieng. Bei mir kam zuerst ein Husar, welcher 20 im Hinterhalte hatte, auf die Diehle gesprengt, seine Pistolen mir auf der Brust setzend, und von mir alles das Meinige verlangte. Ich kam von diesem überfallenden Gast frei mit Hingebung meiner Uhr und Geldbeutels, nebst alles, was ich in der Tasche hatte; mein Kutscher kam mit Hingebung seiner Uhr ebenmäßig frey.

[1]) Quelle: Akten des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg.
[2]) In Regensburg war der Sitz der Fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung

Digitized by Google

Das ewige und wütende Pochen die ganze Nacht hindurch ist über alle Beschreibung, man sprengte ohnerachtet meiner Sauve garde, die ich im Hause hatte, und mir an 60 Rth. kostete, das Thor auf, und ich war gezwungen, 22 Pferde mit Stalleute nebst die equipage des Marschalls Soult anzunehmen, welche nun, bey dessen Abreise, wieder mit 13 Pferden des Marschalls Bernadotte besetzt wurden, nebst 5 Menschen, und welche Last noch fortwährend auf dem Halse habe.

Dies kostet mir schon mehr als 100 Louisdors. Das Schicksal des Postbureaux ist aber durch Einschlagung der Türen und Schränken noch weit trauriger behandelt worden, indem man den armen Secretair Berning bis aufs Hemde ausgeplündert und alle seine Gelder und Postkassen rein ausgeleert, wovon die specificirte beeidigte Rechnung und inventarium, da Gottlob die Papiere gerettet sind, nachzutragen nicht verfehlen werde, noch habe ich aller angewandten wiederholten Mühe bei der Municipalität und selbst ordre des commandanten Maißon nicht erhalten können, daß im Postcomptoir angewiesenen 6 Mann Einquartierte, um die Ruhe im Hause zur täglichen Arbeit im comptoir wiederherzustellen, wieder los werden können. Der Verlust der beede Postkassen, wiewohl die Rechnungen ohnmöglich bei dieser Unruhe haben gemacht werden können, kann nicht viel über 1000 Rthl. betragen, weil ich auf Verlangen des Kayserlichen Ober Post Amt Hamburg in der Mitte des vorigen Quartals alle meine vorräthigen Post Amts Gelder praenumerando dasselbe gegen Quittung zugeschickt habe. Bis dato bin ich so glücklich gewesen, die Reichs Post über Bergedorff auf Tag und Stunde richtig zu besorgen, mein braver postillion ist mit Verlust seiner Uhr und Rock etc. glücklich durchgekommen; der Schüttings courier, welcher das Französische Paquet über Oldeslohe nach Hamburg bringt, muß aber rein ausgeplündert worden sein, weil einige Tage nachher statt 1153 B[1]) ohne Charte auf der Landstraße vor Lübeck offen und von Schmutz ganz unleserlich dem hiesigen Postamt laut beygehender nota eingeliefert worden, welches auch sogleich berichtigt worden.

Mein Nachbar bei der Post Peter Heinrich Rodde soll aus seiner Kasse 30 000 ℳ verloren haben. Ich schätze mich noch glücklich gegen andere, die persönliche Mißhandlung und selbst den Tod erlitten haben.

Heute schmeichelt man uns, daß die ganze armée bis auf einige 100 Mann mit allen Pferden, die zur Bewahrung von 5000 M. Bleßirte und Kranke mit dem commandanten hier verbleiben, Morgen abziehen und die armèe folgen sollen. Ob sich dieses sicher bestättigen wird, muß man erwarten, indessen ist gestern noch ein adjudant des Generals Riveaux auf meinen Hof gesprengt gekommen, nebst 4 Husaren Pferden, und verlangte von mir Quartier, nachdem er an die Leute Ohrfeigen austeilte etc.

Man darf nichts schreiben, weil mein Gast mein Zimmer bewohnt und mich versichert hat, daß ich nicht Herr von meinem Hause, sondern er der Mann wäre, welcher Herr des Meinigen ist. Ich war

---

1) Briefe.

Digitized by Google

mit die Kutscher des Marschalls Soult, wiewohl sie schwer zu befriedigen waren, und mit denen des Marschalls Bernadotte noch sehr zufrieden. Heute kann ich ohnmöglich mehr berichten, indem die Post abgeht, und habe die Ehre mit vollkommenster Hochachtung bis auf nächstens zu verharren, allwo ich auch des Herrn Baron von Vrints Schreiben vom 13ten November zu beantworten unverfehlen werde.

Ew. Hochwohlgeboren

Lübeck den 17. Novbr. 1806. gehorsamer Diener

Alex. B. v. Kurtzrock.«

Um in diesem Drunter und Drüber das Taxissche Postwesen in Lübeck in Ordnung halten zu können, erbat der Postmeister Freiherr v. Kurtzrock die Hilfe seines in Hamburg wohnenden Neffen Theobald v. Kurtzrock; dieser schrieb aber, daß er der Unsicherheit der Wege halber, und da sie in Hamburg gleichfalls »Besuch« erhalten hätten, zur Zeit nicht abkommen könne.

Während ihrer Anwesenheit in Lübeck beschlagnahmten die Franzosen auf dem Postamt alles Geld, dessen sie habhaft werden konnten; und es bedurfte verschiedener postmeisterlicher Kniffe, um wenigstens einiges zu retten. Drei Beutel des in Sicherheit gebrachten Geldes benutzte der Postmeister — ohne hierzu vorher die Genehmigung seiner vorgesetzten Dienstbehörde einzuholen —, um seinem Postpersonal den bei der Plünderung erlittenen Schaden zu ersetzen.

In seinem Bericht an das General-Direktorium in Regensburg schreibt er unterm 14. Februar 1807:

»Von 3 durch ein Glück geretteten Beuteln habe ich in Erwägung, daß allhier kein Kaufmann, keine Caßa, ihre Officianten und Bediente ohnentschädigt ihres Schadens und Verlustes wegen belassen hat, so glaubte ich gleichfalls schimpfs halber nicht der letzte sein zu könnnen und habe diese dazu angewandt, um laut Beylagen

Nr. 1.	Einquartierungs Rechnung des Fürstl. Taxisschen Posthauses	262 ℳ 8 ß
Nr. 2.	Effecten Verlust etc. des Secretair Bernings	527 - 8 -
Nr. 3.	Dessen Köchin im Posthause	150 - —
Nr. 4.	Dem Postillion Böck in Fürstlichen Taxisschen Diensten	300 - —
Nr. 5.	Dem Thurn und Taxisschen Postboten	120 - —
		ℳ 1360 —

Diese 1360 ℳ ohne Bedenken und um die Ehre des Fürstlichen Hauses zu retten, hauptsächlich aber um mich aus dem Cahor[1]) und der dadurch entstandenen Verwirrung herauszufinden kein Bedenken getragen, mußte ich selber noch gute Worte dazu geben, und bezahlen.« —

Von den als Anlagen dienenden 5 Quittungen sind besonders die des Sekretärs Berning und des Postillions Boeck beachtenswert. In der ersten sind als geraubt aufgeführt:

[1]) Gemeint ist wohl »Chaos«.

Digitized by Google

An barem Gelde	200 ℳ	—	ß
1 blauer Tuchmantel mit roth Samt	90	-	— -
3 silberne Eßlöffel zu 7 ℳ	21	-	— -
3 do. Theelöffel zu 2 ℳ 8 ß	7	-	8 -
1 Rock zu 7 Rthlr.	21	-	— -
4 Westen zu 4 ℳ 8 ß	18	-	— -
6 Hemden zu 8 ℳ	48	-	— -
5 Halstücher zu 3 ℳ	15	-	— -
2 Schnupftücher zu 2 ℳ 8 ß	5	-	— -
3 par Hosen zu 5 rthlr., 1 desgl. zu 3 rthlr.	54	-	— -
3 par Stiefeln zu 16 ℳ	48	-	— -
zusammen ℳ	527	Sch.	8.

Die Rechnung des Postillions Boeck lautet:

»Der 6. Novbr. 1806 war für unsere Stadt Lübeck ein Schrecklich und fürchterlicher Tag. Wie ein jeder schon bekannt sein wird, da man daß seinige geraubt und ge Plündert wurde, so wurde mir auch das Meinige beraubt, und jetzo in der Größten Armuth gerathen, da ich nun $32^1/_4$ Jahr deß Hoch Löbliche Reichs Post Ampt-Postillion gewesen, und Treu, und Ehrlich mein Ampt verricht, so kan ich nicht umhin, das Hoch Löbliche Post Ampt zu ersuchen, und zu bieten, mich doch in meiner Armuth zu unterstützen, und mich doch wieder in die Höhe zu helfen. Der Himmel wird es Ihnen doppelt wieder vergelten, was Sie an mir thun werden, um meine Frau und Sohn doch Ehrlich zu er Nehren.

Meine entwandte Sachen sind als

1 Blauen Leibrock Taxire	ℳ	24
Mein Sohn sein Rock	-	27
ein echter Spanscher Rohrstock mit silber beschlach	-	27
6 St. Manns Hembder zu 3 ℳ	-	18
1 Weste und Hose	-	18
4 Paar Strümpfe zu 1 ℳ	-	4
5 Stück Silberne Eß Löffeln zu 4 ℳ	-	20
Das Futter für mein Pferd, so mir alles genommen, taxire wenigstens	-	48
Meine Frau Ihr Kleider Taxire	-	12
2 Paar Stiefeln zu 12 ℳ	-	24
an barem Gelde	-	90
in allem ℳ	312.	

Dieses alles kann ich Eydlich dart thun, wan er von mir verlangt wird, und muß noch mahl bieten, mich in meiner betrübten Lage zu unterstützen, welches ich Zeit meines Lebens mit vielem Dank erkennen werde und den Himmel bieten, es Ihnen Reichlich wieder zu vergelten, in solcher Hofnung und zu versicht habe mich die Ehre zu Nennen

Dero gantz ergebener Knecht

Lübeck d. 13. Dez. 1806 Joch. Hinr. Boeck

Digitized by Google

Das ich von der Hochlöbl. Postdirektion auf abschlag meiner Rechnung von ℳ 312 8 S. à Conto baar ℳ 150 empfangen habe, solches bescheinige ich hiermit.

Lübeck, den 28. Janr. 1807. Joch. Hinr. Boeck.«

Wie Freiherr v. Kurtzrock in einem späteren Berichte bemerkt, schien die Auszahlung des ganzen Betrags auf einmal nicht ratsam, weil Boeck durch den Besitz des für seine Verhältnisse sehr erheblichen Barbetrags unter Umständen auf Abwege gekommen wäre.

Kurz nach dem Einzuge der Franzosen nahm v. Kurtzrock übrigens das am Taxisschen Posthaus angebrachte Postschild ab, weil er vermeiden wollte, daß es von den Franzosen gewaltsam heruntergerissen würde, wie es in anderen Städten geschehen war.

Wiederherstellung des Taxisschen Postamts in Lübeck.

Nachdem die Stadt Lübeck sich am 5. Dezember 1813 ergeben hatte und vom schwedischen Kronprinzen eingenommen worden war, wurde sie wieder zu einer Freien Hansestadt erklärt. Gleichzeitig nahm die hannoversche Regierung ihre alten Postrechte daselbst wieder auf und richtete eine eigene Postanstalt ein.

Nach dem Vertrage zwischen den verbündeten Mächten und dem Fürsten von Thurn und Taxis sollte dieser in seine Gerechtsame, die er im Jahre 1806 besessen hatte, zurückversetzt werden. Die Errichtung eines Taxisschen Postamts in Lübeck verzögerte sich aber, weil der frühere fürstliche Postmeister von Lübeck, Freiherr v. Kurtzrock, sich in dem damals noch belagerten Hamburg befand, und weil der in Lübeck anwesende dienstälteste Taxissche Postbeamte Berning keine Vollmacht von seiner Verwaltung hatte. Dazu kam noch, daß die hannoversche Postverwaltung, die der Taxisschen Post in Lübeck von jeher Abbruch zu tun gesucht hatte, der Errichtung des fürstlichen Postamts erhebliche Schwierigkeiten bereitete, während der Lübecker Senat keinen Einspruch gegen die Wiederherstellung der früheren Taxisschen Posteinrichtungen erhob und das preußische Staatsministerium sie sogar förderte.

Besonderen Wert mußte die Taxissche Verwaltung darauf legen, daß sie die hannoverschen Reitposten zu den von und nach Lübeck abgehenden Versanden benutzen durfte. Nach gründlichen Erörterungen kam zwischen dem Fürstlich Thurn und Taxisschen Geheimen Rate von Vrints-Treuenfeldt und dem hannoverschen Geheimen Kanzleisekretär Rudloff am 25. Januar 1814 eine einstweilige Vereinbarung darüber zustande. Sie fand den Beifall der beiderseitigen General-Postdirektionen und wurde von ihnen genehmigt. Nunmehr, und zwar am 1. Februar 1814, konnte das Taxissche Postamt in Lübeck wieder in Tätigkeit treten; seinen Sitz schlug es im Hause Nr. 49 der Königstraße auf. Dann veröffentlichte es folgende Bekanntmachung:

»Bekanntmachung.

Einem verehrlichen correspondirenden Publico bringt man hiedurch zur Kenntniß, daß vom heutigen Datum, beim Fürstlich Thurn- und Taxischen Postamt hieselbst, Königstraße No. 49, nach fol-

Digitized by Google

genden Ländern und Örtern Briefe abgehen und ankommen werden. Nämlich:

Baden, Würtenberg, Würzburg, Bayern, Schweiz, Tyrol, Italien, Österreich, Türkey, Ungarn, Böhmen, Darmstadt, Großherzogtum Cleve und Berg, den Herzoglich und Königlich Sächsischen Landen, Oesterreichisch- und Preußisch Schlesien, den neuacquirirten Königlich Preußischen Provinzen, Bremen, Oldenburg, Ostfriesland, Jever, Varel und Holland.

Die Abgangstage nach obenbenannten Landen und Örtern sind Dienstags und Freytags Abends 9 Uhr. Die Ankunftstage Mittwochs und Sonnabends Nachmittag.

Bey dieser Gelegenheit ermangelt man nicht, auch zugleich anzuzeigen, daß, da bey der Organisation der Posten im Auslande hauptsächlich die Herabsetzung der bisherigen Brief-Taxen berücksichtigt wird, vorläufig schon die Taxen für Briefe nach den neuacquirirten Provinzen wie solche im Jahre 1806, so wie derjenigen Briefe nach den Herzoglich Oldenburgischen Landen, wie sie im Jahre 1810 bestanden, wieder eingeführt sind; nicht weniger auch das Porto nach Sachsen, Wirtenberg, Baden, Bayern, Schweiz, Tyrol, Italien und den Oesterreichischen Staaten verringert werden wird; soviel es die Verbindungen mit den ausländischen Postadministrationen erlauben, sind auch die gezwungenen Frankierungen vermieden, daher man nur nachrichtlich und bis eine vollständige Brief-Taxe dem verehrlichen Publico mitgeteilt werden kann, bemerkt: Daß die Briefe nach der Schweiz, Tyrol, Italien, Böhmen, Oesterreich und der Türkey Frankierungen unterworfen sind, hingegen diejenigen nach Sachsen, Baden, Bayern, Wirtenberg frankiert oder ganz unfrankiert abgehen können.

Lübeck, den 1. Februar 1814.

Fürstlich Thurn und Taxissches Post-Amt.«

Besetzung der Beamtenstellen nach Wiedererrichtung des Taxisschen Postamts.

Sogleich nach der Befreiung Lübecks vom französischen Joche bat der auf die Postmeisterstelle des Taxisschen Postamts in Lübeck seit mehreren Jahren »exspektivierte« Freiherr Theobald v. Kurtzrock um Verwirklichung seiner Anwartschaft, da sein Oheim und Amtsvorgänger inzwischen gestorben war. Die fürstliche General-Postdirektion entschied jedoch, daß die Erfüllung des Wunsches zur Zeit untunlich sei, daß aber die Stelle unbesetzt bleiben und zu seinen Gunsten so lange offen gehalten werden solle, bis später das Lübecker Postamt endgültig eingerichtet würde. Bis dahin solle der Postamts-Offizial Berning den Postdienst leiten und sich vorerst zur Aushilfe des jungen Postoffizials Schubart bedienen. Die General-Postdirektion erklärte gleichzeitig, daß nach Ernennung eines fürstlich Taxisschen Postmeisters in Lübeck der zweite Offizial sicherlich entbehrt und der ohnehin nicht bedeutende Taxissche Postdienst in Lübeck durch den Postmeister und einen Offizial wahrgenommen werden könne.

Einen Einblick in die Höhe der Gehälter der fürstlichen Postbeamten in Lübeck gewährt die folgende Übersicht.

Digitized by Google

Namen	Alter	Dienstjahre	Dienststellung	Besoldungen zu Thurn und Taxis Zeiten i. J. 1806	Besoldungen zu den großherzogl. bergischen Zeiten	Besoldungen zu den französischen Zeiten	Besoldungen vom Jahre 1814 ab
			Postmeister oder Direktor	An Gehalt 1 500 ℳ	3 000 ℳ	3 000 ℳ	1 800 ℳ
				Für Haus und Bureau 400 ℳ		1 014 ℳ 8 ß	600 ℳ
				Papier, Federn, Licht, Feuerung usw. 192 ℳ	2 700 ℳ	1 550 ℳ 8 ß	300 ℳ
Berning	42	28	Offizial	820 ℳ	1 400 ℳ	1 486 ℳ 8 ß	1 200 ℳ
Schubart	25	8	vorher Offizial in Bremen	—	1 170 Fr.	1 500 Fr.	900 ℳ
Schlößer	52	18	Briefbesteller	54 ℳ	400 ℳ	400 ℳ	400 ℳ.

Hieraus geht hervor, daß die Besoldungen vom Jahre 1814 ab für die Taxisschen Beamten wesentlich niedriger waren als zu den französischen und bergischen Zeiten. Da vom Jahre 1814 ab neben der fürstlichen Post auch die Stadtpost, die dänische, die preußische und die hannoversche Post wieder ins Leben traten und diese fast den ganzen Zeitungsvertrieb besorgten, so waren auch die aus dem Zeitungsvertriebe den Taxisschen Postbeamten in der Regel zufließenden Nebeneinnahmen in Lübeck sehr gering. Anderseits sah sich die fürstliche General-Postdirektion in Frankfurt (Main) außerstande, ihren Beamten in Lübeck höhere Gehälter zu zahlen, weil bei der Bemessung der Gehälter damals auch auf die Erträgnisse der Postämter Rücksicht genommen wurde und diese Erträgnisse in Lübeck gering waren.

Vor 1807 erhielten die Postillione für die Beförderung der Post auf der Strecke zwischen Lübeck und Bergedorf, an der die beiden Stationen Nuße und Hamfelde lagen, vierteljährlich folgende Löhnungen:

der Postillion der 4 Meilen langen Strecke von Lübeck bis Nuße empfing für den zweimal in der Woche hin und zurück auszuführenden Ritt ..... 90 ℳ;
der Postillion der $2^1/_2$ Meilen langen Strecke von Nuße bis Hamfelde erhielt ..... 60 ℳ;
der Postillion der $2^1/_2$ Meilen langen Strecke von Hamfelde bis Bergedorf bekam ..... 66 ℳ.

Da die Leute mit ihrer Besoldung aber nicht auskommen konnten, empfingen sie von der bergischen Postverwaltung für die Strecke:

von Lübeck bis Nuße ..... 180 ℳ,
von Nuße bis Hamfelde ..... 112 ℳ,
von Hamfelde bis Bergedorf ..... 100 ℳ.

Digitized by Google

Vorrechte der Taxisschen Beamten.

Über die Vorrechte der Taxisschen Beamten gibt ein Brief des Lübecker Postmeisters Freiherrn v. Kurtzrock aus dem Jahre 1819 Auskunft; er lautet:

»Die Taxischen Beamten zahlen alle indirekten Steuern, die hier viel betragen, nehmlich:

sehr starke Consumptionsabgabe, Beleuchtung der Stadt, Feueranstalten, Nachtwächter usw.

Die direkten Steuern, nehmlich eine Vermögensteuer, habe ich verweigert, aus dem Grunde, weil 1803 durchaus eine solche Forderung von Seiten der Stadt nicht einmal gemacht werden durfte, und da die Taxischen Beamten hier nur als Vermögen das Einkommen ihrer Stellen besitzen, die Stadt bestimmt nicht das Recht hat, dieses genau wißen zu wollen, so kann jede Vermögensteuer nur arbiträr seyn. Dieses fühlt jetzt die Stadt auch wohl und fordert nur Schutzgeld, allein auch hiervon sagt die Bundesakte nichts.

Eine zweite Abgabe, die ich verweigert habe, ist:

sie schicken Zettel in die Häuser, wo man aufschreiben muß, wieviel Wein, Essig, Branntwein man verbraucht hat, und dann besteuern. Dieses habe ich abgeschlagen, weil die Stadt nicht das Recht hat, sich im Innern meiner Haushaltung zu mischen, ob ich Wein in meinem Hause trinken will oder nicht.

Seitdem ich als K. K. Östreichischer Consul unbedingt von der Stadt anerkannt bin, haben natürlich gegen mich alle diese Chikanen aufgehört, dagegen wird der Sekretär Berning immer damit geplagt, die Zettel werden aber jedesmal zurückgesandt, und darauf bemerkt, daß als Fürstlich Thurn- und Taxischer Postbeamter man dieser Abgabe nicht glaube unterworfen zu seyn.

Ich bin so frey, dieses einer hohen Stelle vorläufig zu berichten, sollte sie ausführlichere Darstellungen wünschen, so erwarte ich nur Befehl, um zu beweisen, welche nachteiligen Folgen für unsern Dienst in der Zukunft durch jede Nachgiebigkeit gegen die Stadt entstehen könne.« —

Die Fürstlich Thurn und Taxissche General-Postdirektion in Frankfurt (Main) sprach in ihrem Bescheid an v. Kurtzrock ihm zwar ihre Anerkennung dafür aus, daß er bei jeder Gelegenheit, gestützt auf Artikel 17 der Deutschen Bundesakte, sich bestrebe, für das fürstliche Postpersonal jene »Exemtionen, Immunitäten und Prärogativen« aufrecht zu erhalten, in deren Besitze die fürstlichen Beamten zur Zeit des Reichs-Deputations-Rezesses vom Jahre 1803 sich befunden hatten. Anderseits aber legte die General-Postdirektion dem Postmeister nahe, hierbei immer mit Klugheit, Umsicht und möglichst schonungsvoller Rücksichtnahme zu Werke zu gehen, keine unangenehmen Zusammenstöße mit dem Lübecker Senat ohne zwingendste Veranlassung herbeizuführen und ihm ja keine Veranlassung zu einem unfreundlichen Benehmen gegenüber dem fürstlichen Postwesen zu geben.

Postverbindungen unmittelbar vor und nach der Kriegszeit.

In einem Berichte des Taxisschen Postsekretärs Berning in Lübeck vom 29. Dezember 1813, als das Taxissche Postamt noch nicht wiederhergestellt war, werden die unmittelbar vor und unmittelbar nach der Kriegszeit in Lübeck bestehenden Postverbindungen geschildert. Danach ging die Reichspost ehemals Mittwochs und Sonnabends nachmittags über Nuße, Hamfelde und Bergedorf ab nach Zollenspieker, wo sie mit der Hamburger Post zugleich eintraf. Das Taxissche Postamt stand in unmittelbarer Ver-

Digitized by Google

bindung mit Lüneburg, Celle, Hannover, Hildesheim, Cassel, Frankfurt (Main), Nürnberg, Leipzig und Braunschweig. Donnerstags und Sonntags abends kam die Post von da wieder zurück. Auch hatte Taxis die Versendung der Briefe nach Frankreich, Spanien und Portugal sowie nach den westfälischen und bergischen Landen. Diese Post ging viermal die Woche ab und kam ebensooft über Hamburg wieder in Lübeck an.

Die Briefe nach Preußen und Rußland wurden vom Stadtpostmeister früher bis Boizenburg befördert; die Einnahme dafür durfte er mit Genehmigung des Senats behalten. Seit Ende 1813 wurde diese Post ebenfalls wieder beim Stadtpostamt abgefertigt. Doch hatte nach einer unterm 27. Dezember 1813 erlassenen Bekanntmachung auch der preußische Konsul Jarck eine Post nach Preußen und Rußland eingerichtet; in der Bekanntmachung war zugleich angezeigt, daß mit dieser Post auch Briefe nach Sachsen, Österreich-Ungarn und der Schweiz befördert würden.

Die Briefbeförderung nach Mecklenburg fand statt mit fahrenden Posten auf Rechnung des Herzogs, nach dem Fürstentum Eutin auf dieselbe Art für Rechnung des Fürstbischofs. Diese Versendungen besorgte der Stadtpostmeister, er erhielt dafür eine besondere Vergütung. Die Briefbeförderung nach Pommern wurde durch Reitpost bewirkt; vor 1806 floß die Einnahme für die Strecke bis Wismar in die Tasche des Stadtpostmeisters, seit 1813 vermutlich in die Stadtkasse. Die Briefbeförderung nach Holstein und Dänemark geschah teils durch Reitpost, teils durch Fahrpost. Der Stadtpostmeister besorgte die Abfertigung und erhielt dafür von der Taxisschen General-Direktion eine bestimmte Vergütung.

Beim Eindringen der Verbündeten in Holstein wurde auch ein in Stockelsdorf, eine halbe Stunde von Lübeck, wenige Jahre vorher eingerichtetes dänisches Postamt aufgehoben; von da ab besorgte der Lübecker Stadtpostmeister wieder die Abfertigung.

Das hannoversche Postamt war in einem eigenen Posthaus untergebracht. Berning sagte von diesem Postamte, daß es allezeit beflissen gewesen sei, Briefe sowohl nach den lauenburgischen und hannoverschen Landen als auch nach dem übrigen Deutschland an sich zu ziehen und der Reichspost zu schaden.

Die täglich abends nach Hamburg abgehende reitende Post wurde von verarmten Lübecker und Hamburger Kaufleuten besorgt; sie hatten die Kosten für die Postverbindung zu tragen und erhielten dafür die Einnahme. Die Privatpost tat der Taxisschen Versendung nach Frankreich, Spanien und Portugal großen Abbruch, indem sie Briefe dahin annahm und bis Hamburg frankieren ließ. Die beim Taxisschen Postamt aufgegebenen Briefe nach jenen Ländern wurden an das Taxissche Ober-Postamt in Hamburg befördert und da auf die Hamburger reitende Post gegeben. Die Beförderungsgebühr betrug für jedes Lot einen Schilling.

Die Reichsbank im Jahre 1914.

Der Jahresbericht der Reichsbank für 1914 ist beherrscht von der Einwirkung des Krieges. Dieser brachte eine völlige Umgestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse und stellte die Reichsbank, der bis dahin die Förderung der Friedensarbeit obgelegen hatte, vor die Aufgabe, dem deutschen Vaterland in schwerster Kriegszeit der unerschütterliche Rückhalt für die Regelung des Geldverkehrs zu sein.

Digitized by Google

Zu Beginn des Geschäftsjahrs stand das deutsche Wirtschaftsleben zunächst noch im Zeichen der Abschwächung des Aufstiegs, aber bald eröffnete sich, unterstützt durch die flüssige Gestaltung des Geldmarkts, die Aussicht, daß der Stillstand im Wirtschaftsleben einer neuen Aufwärtsbewegung Platz machen werde. Bereits am 22. Januar 1914 konnte die Reichsbank ihren Banksatz von 5 v. H. auf $4^1/_2$ v. H. und am 5. Februar auf 4 v. H. ermäßigen. Es hatte auch den Anschein, als ob die am Kapitalmarkte seit langem bestehende Anspannung sich allmählich lösen würde. Das Börsengeschäft entwickelte sich zeitweise lebhafter als vorher, und verschiedene Anleihen konnten mit gutem Erfolge herausgebracht werden.

Der plötzliche Ausbruch des Krieges Ende Juli schuf wesentlich andere Verhältnisse. Der Reichsbank erwuchs die Verpflichtung, dem Deutschen Reiche die Kriegsmittel, insbesondere die für die Mobilmachung erforderlichen Gelder, zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig dem außerordentlich gesteigerten Bedarfe des privaten Verkehrs an Zahlungsmitteln und Kredit zu entsprechen.

Um ihr die Erfüllung ihrer neuen Aufgaben zu ermöglichen, mußten die bankgesetzlichen Vorschriften durch folgende Gesetze geändert und ergänzt werden, die am 4. August 1914 verabschiedet worden sind:

1. Das Gesetz, betreffend die Reichskassenscheine und die Banknoten (RGBl. S. 347), befreite die Reichsbank von der Verpflichtung zur Noteneinlösung, um den Goldschatz vor einer Schwächung durch Goldentziehungen, insbesondere durch solche gewinnsüchtiger Art, zu schützen.
2. Das Gesetz, betreffend Änderung des Münzgesetzes (RGBl. S. 326), gestattete im Zusammenhange damit die Verabfolgung von Reichskassenscheinen und Reichsbanknoten an Stelle der Goldmünzen durch die Umwechselungskassen bei Einlieferung von Scheidemünzen gemäß § 9 Abs. 2 des Münzgesetzes.
3. Das Gesetz, betreffend die Änderung des Bankgesetzes (RGBl. S. 327), bestimmte, daß Schatzanweisungen des Reichs und Wechsel, die das Reich verpflichten, bei einer höchstens dreimonatigen Laufzeit als bankmäßige Notendeckung zu gelten haben, und befreite gleichzeitig durch Aufhebung der die Steuerpflicht des ungedeckten Notenumlaufs regelnden Vorschriften die Geschäftsgebarung der Reichsbank von der in der Notensteuer liegenden Einschränkung.
4. Das Darlehnskassengesetz (RGBl. S. 340) begründete eine selbständige, neben der Reichsbank stehende Kreditanstalt für den Lombardverkehr. Die von den Darlehnskassen ausgegebenen Darlehnskassenscheine wurden im Sinne des Bankgesetzes den Reichskassenscheinen gleichgestellt. Die Darlehnskassenscheine verpflichten also ebenso wie die Reichskassenscheine das Reich, für dessen Rechnung die Darlehnskassen betrieben werden; darüber hinaus haften für sie noch die Darlehnsschuldner der Darlehnskassen und die von den Schuldnern verpfändeten Werte.

Auf der durch diese Gesetze geschaffenen Grundlage gelang es der Reichsbank, die an sie gestellten Anforderungen zu erfüllen. Die Versorgung des Heeresbedarfs mit Zahlungsmitteln vollzog sich glatt. Ebenso konnte der außerordentlichen Nachfrage des Verkehrs nach großen und mittleren Geldzeichen unschwer entsprochen werden, da vorsorglich für kritische Zeiten bedeutende Vorräte an 1000-, 100-, 50- und 20-Mark-Noten bereitgestellt waren. Der noch vorhandene Bedarf an kleineren Zahlungsmitteln wurde durch die

Digitized by Google

Ausgabe von Darlehnskassenscheinen zu 1 und 2 ℳ befriedigt, die im September 1914 in den Verkehr gegeben wurden.

Der Kreditbedarf des Reichs wurde zunächst durch Begebung von Schatzanweisungen, später durch Begebung einer Anleihe gedeckt, der ein alle Erwartungen übersteigender Erfolg beschieden war. Ohne Beteiligung des Auslandes und unter Ausschaltung aller Scheinzeichnungen wurden einschließlich der nachträglich noch zugelassenen Zeichnungen von Angehörigen des Feldheers und der Marine 4 480 841 500 ℳ aufgebracht. Angehörige aller Kreise der Bevölkerung wetteiferten, den Erfolg zustande zu bringen. Sieht man von den Feldzeichnungen (rund 20 Millionen Mark) ab, so setzte sich die Summe der Zeichnungen aus 1 177 235 Einzelzeichnungen im Nennwerte von 4 460 701 400 ℳ wie folgt zusammen:

Zahl der Zeichner	Beträge von ℳ	Gesamtbetrag ℳ
231 112	100 und 200	36 111 400
241 804	300 bis 500	110 700 700
453 143	600 - 2 000	586 964 300
157 591	2 100 - 5 000	579 403 600
56 438	5 100 - 10 000	450 148 500
19 313	10 100 - 20 000	307 186 600
11 584	20 100 - 50 000	410 458 000
3 629	50 100 - 100 000	315 046 200
2 050	100 100 - 500 000	508 548 400
361	500 100 - 1 000 000	287 196 700
210	über 1 000 000	868 937 000
1 177 235	—	4 460 701 400.

Die Einzahlungen auf die gezeichneten Beträge begannen unmittelbar nach Abgang der Zuteilungschreiben (Ende September 1914) mit größter Stärke und verliefen ebenso glänzend wie das Zeichnungsgeschäft selbst. Bis 5. Oktober 1914, dem ersten Zahlungszeitpunkte, waren bereits 2420 Millionen Mark gezahlt. Dies dürfte die größte Zahlung sein, die bis dahin jemals von einem Volke geleistet worden ist und sich ohne größere Störung des Geldmarktes vollzogen hat. Am 21. Oktober waren bereits 3 Milliarden überschritten, und bis Ende November war der Gesamtbetrag bis auf 8 v. H. voll eingezahlt.

Neben die Anforderungen des Reichs traten die ganz außerordentlichen Kreditansprüche des Verkehrs. Es gelang der Reichsbank, die in weitgehender Weise Kredit bewilligte, das in der ersten Erregung zerstörte Vertrauen schnell wiederherzustellen. Die Zahlungsmittelnot und die Kreditangst waren bald geschwunden, und in erstaunlicher Anpassungsfähigkeit begann die Wirtschaftsarbeit in Deutschland sich mit Erfolg für die neuen, durch den Krieg geschaffenen Aufgaben und Verhältnisse umzubilden. Die Beschäftigung hob sich, die Arbeitslosigkeit nahm von Monat zu Monat ab.

Im einzelnen gestaltete sich der Geschäftsverkehr der Reichsbank im Jahre 1914 folgendermaßen.

Die Gesamtumsätze betrugen 1914 bei der Reichshauptbank und bei den Reichsbankanstalten 521,8 Milliarden Mark, d. s. gegenüber dem Vorjahre mit 422,3 Milliarden mehr 99,5 Milliarden. Der Bankzinsfuß für Wechsel betrug im Jahresdurchschnitte 5,887 v. H. gegen 5,885 v. H. im Durchschnitte des Jahres 1913.

Digitized by Google

Der Goldbestand der Reichsbank ging infolge der Kriegsbefürchtungen von 1357 Millionen Mark am 23. Juli auf 1253 Millionen Ende Juli zurück. Um weiteren, das öffentliche Wohl schädigenden Abflüssen vorzubeugen, stellte die Reichsbank am Nachmittage des 31. Juli, unmittelbar nach Erklärung des Zustandes der drohenden Kriegsgefahr, die Einlösung der Reichsbanknoten gegen Gold ein. Durch Überweisung des Reichskriegschatzes von 120 Millionen Mark, durch die besondere Goldrücklage der Reichsbank von 85 Millionen Mark und durch größere Zuflüsse vom Auslande hob sich der Goldschatz nach Ausbruch des Krieges bis zum 7. August auf 1478 Millionen Mark. Dank der Aufklärungsarbeit der Presse und der Behörden trat dann ein unerwartet starker Rückfluß von Gold zur Reichsbank ein. In allen Schichten der Bevölkerung, auch in den Schulen, erwuchsen der Reichsbank freiwillige Helfer. Die öffentlichen Kassen, namentlich die Post- und die Eisenbahnkassen, tauschten Gold gegen Noten ein und führten es an die Reichsbank ab. Durch diese Zuflüsse stieg der Goldschatz ununterbrochen in der Woche durchschnittlich um mehr als 30 Millionen Mark. Er überschritt am 7. Dezember die zweite Milliarde und erhöhte sich bis Ende Dezember auf 2093 Millionen.

»Daß während einer Kriegskrisis von solcher Schwere«, führt die Reichsbank in ihrem Verwaltungsbericht aus, »die Bevölkerung das in ihrem Besitze befindliche Gold freiwillig zur Zentralnotenbank trägt und dagegen Noten fordert, steht in der Münz- und Bankgeschichte aller Länder und Völker ohne Beispiel da und ist ein überzeugender Beweis nicht nur für den unerschütterlichen Kredit der Reichsbanknoten, sondern auch für die Stärke der im Lande vorhandenen Reserven an Reichsgoldmünzen und für die wirtschaftliche Einsicht und Opferfreudigkeit unseres Volkes.«

An Scheidemünzen (Silber, Nickel, Kupfer) besaß die Reichsbank während der ersten sieben Monate des Berichtsjahrs durchschnittlich 320 Millionen Mark; am 23. Juli 1914 waren 335 Millionen vorhanden. Infolge der gewaltigen Steigerung des Verkehrsbedarfs, infolge der umfangreichen Aufspeicherungen durch das Publikum und namentlich infolge der Auszahlungen an die Heeresverwaltung verminderte sich der Bestand bis auf 18,7 Millionen Mark am 7. Oktober, den geringsten seit Bestehen der Reichsbank nachgewiesenen Betrag. Am 31. Dezember war der Bestand auf 36,9 Millionen Mark angewachsen, d. s. rund 240 Millionen Mark weniger als zu Ende des Vorjahrs.

Der Metallbestand (d. i. der Bestand an kursfähigem deutschem Gelde und an Gold in Barren oder ausländischen Münzen, das Kilogramm fein zu 2784 ℳ berechnet) betrug 1914

als höchster Bestand am 31. Dezember	2 129 676 000 ℳ,
als niedrigster Bestand am 7. Januar	1 488 604 000 -
durchschnittlich	1 716 458 000 -
(1913 durchschnittlich	1 350 664 000 -),
also 1914 gegenüber 1913 durchschnittlich mehr	365 794 000 - .

Ende 1914 setzte sich der Metallbestand zusammen

aus Gold in Barren und fremden Münzen im Werte von	432 999 903 ℳ,
aus Gold in deutschen Münzen	1 659 810 970 -
Gold	2 092 810 873 ℳ,
aus Scheidemünzen	36 864 784 -
insgesamt	2 129 675 657 ℳ.

Digitized by Google

Das Wechselkonto hatte sich in den ersten sieben Monaten des Jahres 1914 verhältnismäßig sehr niedrig gehalten; am 23. Juli nahm es einen seit Februar 1910 nicht mehr nachgewiesenen Tiefstand von 751 Millionen Mark ein. Der in der letzten Juliwoche sich geltend machende außerordentliche Kreditbedarf brachte bis zum 31. Juli eine Erhöhung des Wechselbestandes um 1330 Millionen Mark. Zum Kreditbedarfe des Verkehrs trat nunmehr der Kreditbedarf des Reichs, der vorzugsweise durch Begebung von Schatzanweisungen gedeckt wurde. Am 7. August stellte sich die gesamte bankmäßige Deckung (Wechsel, Schecks und Schatzanweisungen) auf 3737, am 31. August auf 4750 Millionen Mark. Den höchsten Stand erreichte sie Ende September mit 4756 Millionen Mark. Schon in den nächsten Wochen wurde das Konto beträchtlich entlastet, da die Zahlungen auf die Kriegsanleihe eingingen, die dem Reiche eine vorzeitige Abbürdung seiner Kredite in großem Umfang ermöglichten. Am 7. November sank die bankmäßige Deckung auf 2643 Millionen Mark, sie stieg aber allmählich auf 3937 Millionen Mark am Jahresschlusse.

Der Notenumlauf erfuhr in den Friedensmonaten keine ungewöhnlichen Veränderungen, durchschnittlich betrug er etwas über 2 Milliarden Mark, ungefähr wie im Durchschnitte des Jahres 1913. Für den 23. Juli wurde ein Notenumlauf von 1891 Millionen Mark nachgewiesen. In der letzten Juli- und der ersten Augustwoche nahm er um je eine Milliarde Mark zu.

In Umlauf waren an Banknoten

als höchster Betrag am 31. Dezember	**5 045** 899 000 ℳ,
als niedrigster Betrag am 23. Februar.....	**1 734** 699 000 -
durchschnittlich.....	**2 917** 603 000 -
(1913 durchschnittlich	**1 958** 173 000 -),
so daß gegenüber dem Vorjahre durchschnittlich im Umlaufe gewesen sind.	**959** 430 000 ℳ mehr

Für die Anfertigung neuer Banknoten sind 2 862 000 ℳ Kosten entstanden.

Die Steuergrenze wurde bis Ende Juli dreimal überschritten, am stärksten, am 31. Juli mit **786** 439 276 ℳ. Die zu entrichtende Steuer betrug 1 040 936 ℳ (1913.... **3** 674 318 ℳ). Von Anfang August ab fiel nach dem bereits angeführten Gesetze vom 4. August 1914, betreffend die Änderung des Bankgesetzes, die Zahlung der Steuer weg.

Im Giroverkehr betrug die Zahl der Kontoinhaber am Jahresschlusse 28 859, d. s. gegenüber dem Vorjahre 2711 mehr. Die Umsätze in diesem Verkehr nahmen bedeutend zu. Besonders nach Kriegsausbruch wirkten das allgemein hervortretende Bestreben nach Auseinandersetzung und Abwicklung und die in der ersten Verwirrung aufsteigende Kreditangst dahin, daß die Guthaben bei der Reichsbank in einem vorher nie dagewesenen Umfang aufgefüllt wurden. Schon in der letzten Juliwoche wuchs das Guthaben um mehr als 300 Millionen Mark, in den beiden folgenden Wochen um mehr als je 600 Millionen Mark. In Vorbereitung auf die Einzahlungen der Kriegsanleihe erreichte es am 23. September mit 2709 Millionen Mark seinen höchsten Stand. Das Guthaben am Jahresschlusse war um rund eine Milliarde Mark höher als am Schlusse der vorangegangenen vier Jahre. Die Entwicklung des Giroguthabens bei der Reichsbank ist durch die Gestaltung der öffentlichen Guthaben wesentlich beeinflußt worden. Der Umfang des Giroverkehrs ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht.

Die für Rechnung der Privaten vereinnahmten Beträge sind 1914 durchschnittlich 1,42 Tage (1913.... 0,80 Tage) auf den Konten verblieben.

Digitized by Google

Jahr	Gesamtumsatz im Giroverkehr ℳ	Barzahlungen sind vermieden worden im Betrage von ℳ	Guthaben der Kontoinhaber am Jahresschlusse ℳ
1900.....	163 632 309 890	136 187 814 307	409 579 026
1905.....	222 136 817 885	187 770 316 175	482 118 194
1910.....	314 172 687 775	276 055 468 185	561 729 723
1911.....	337 842 693 538	297 720 715 374	535 978 480
1912.....	371 193 223 076	328 868 656 197	558 495 956
1913.....	379 157 189 283	336 939 304 232	905 140 479
1914.....	464 834 413 500	418 208 731 202	1 539 531 208.

Auch die Einzahlungen von Behörden und Personen, die kein Girokonto haben, für Rechnung der Girokunden sind sehr gestiegen; sie betrugen 4 085 725 588 ℳ in 382 302 Posten (1913 . . 1 139 042 874 ℳ in 315 705 Posten).

In den 27 Abrechnungstellen der Reichsbank wurden 66 644 835 400 ℳ umgesetzt. Die Gesamtumsätze im Giro- und Abrechnungsverkehr betrugen hiernach 464,8 + 66,6 = 531,4 Milliarden Mark. Über die deutschen Abrechnungstellen der Reichsbank im Jahre 1914 siehe den folgenden besonderen Aufsatz.

1914 hat betragen

1. die Gesamteinnahme.....	133 298 813 ℳ,
2. die Gesamtausgabe ..... (darunter 24,8 Millionen Mark Verwaltungskosten)	66 288 119 -
mithin Reingewinn....	67 010 694 ℳ.

Von diesem Gewinne sind

gezahlt an die Anteilseigner.....	18 442 139 ℳ,
gezahlt an das Reich	42 497 486 -
verwandt als Rücklage	6 071 069 -
	= 67 010 694 ℳ.

Die Bankanteile haben einen Ertrag von 10,24 v. H. (1913....8,43 v. H.) ergeben. Die Rücklage hat eine Höhe von 80,6 Millionen Mark erreicht.

Die deutschen Abrechnungstellen der Reichsbank im Jahre 1914[1]).

In dem Verkehr der deutschen Abrechnungstellen der Reichsbank während des Jahres 1914 spiegelt sich die Wirkung der ersten fünf Monate des Weltkriegs auf die Gestaltung des Zahlungswesens in Deutschland wieder.

[1]) Über die Einrichtung der deutschen Abrechnungstellen der Reichsbank s. Archiv 1914 S. 399.

Digitized by Google

Die Gesamteinlieferungen bei den Abrechnungstellen beliefen sich

1914	auf	13 702 521	Stück	über	66 644,8	Millionen	Mark,
1913	-	15 589 659	-	-	73 634,2	-	-
1912	-	14 942 884	-	-	72 543,6	-	-
1911	-	13 471 426	-	-	63 015,3	-	- .

An diesem Umsatze waren die Postscheckämter des Reichs-Postgebiets beteiligt

1914	mit	557 913	Schecks	über	4 835,2	Millionen	Mark,
1913	-	536 187	-	-	4 671,1	-	-
1912	-	405 311	-	-	4 024,6	-	-
1911	-	140 376	-	-	1 830,0	-	- .

Die Gesamtumsätze bei den Abrechnungstellen sind im Jahre 1914 in der Stückzahl um 12,1 v. H. und im Betrag um 9,5 v. H. geringer gewesen als im Vorjahre, während die Umsätze der Postscheckämter eine Steigerung aufweisen. Der Rückgang in den Gesamtumsätzen stellt sich als niedrig dar, wenn berücksichtigt wird, daß das Ergebnis noch erheblich höher ist als im Jahre 1911, das schon weit in die zweite Hälfte des letzten wirtschaftlichen Aufstiegs fiel. Wenn die Abrechnungsziffern nach den Friedens- und den Kriegsmonaten des Jahres 1914 getrennt betrachtet werden, ergibt sich für die ersten sieben Monate ein bemerkenswerter Aufschwung, der gegenüber dem Vorjahr in der Stückzahl 3,8 v. H. und im Betrag 8,6 v. H. ausmachte. Zu dieser Ausdehnung des Abrechnungsverkehrs haben die neu eröffneten Abrechnungstellen in Augsburg (18. Februar), Posen (23. Februar) und Königsberg (24. März) das wenigste beigetragen. Der Hauptgrund lag vielmehr in der der bargeldlosen Zahlungsweise (Abrechnung, Giro, Postscheck) immer noch innewohnenden Kraft, sich auszudehnen, und in der diesem Bestreben günstigen Entwicklung der wirtschaftlichen Lage Deutschlands. Mit Ausbruch des Krieges trat in der aussichtsreichen Weiterentwicklung des deutschen Abrechnungsverkehrs ein Umschwung ein. Die letzten fünf Monate des Jahres 1914 erbrachten an Stückzahl und Betrag rund ein Drittel weniger als die entsprechenden Monate des Jahres 1913. Gleichwohl ist diese Entwicklung als befriedigend zu bezeichnen angesichts der ungeheueren, nie erlebten Umgestaltung, die das wirtschaftliche Leben, insbesondere der Zahlungs- und Kreditverkehr Deutschlands, unter der Einwirkung des Krieges erfuhren. Die Börsen, die in dem Abrechnungsverkehr immer einen bemerkenswerten Anteil seiner Verrechnungspapiere liefern, stellten mit Ausbruch der Feindseligkeiten ihre Tätigkeit ganz ein. Ebenso wurden in Handel und Industrie zunächst manche Betriebe stillgelegt oder in ihrer Arbeit wesentlich beschränkt. Die Unterbindung des Verkehrs, die Loslösung der einzelnen Wirtschaften aus ihrem Zusammenhange mit anderen des In- und des Auslandes, die Entziehung der Arbeitskräfte, die Ungewißheit der Zukunft mußten einschneidende Wirkungen äußern. Dank der Umgestaltung des Zahlungs- und Kreditverkehrs, die bald nach Kriegsausbruch vor sich ging, hat der Umfang der wirtschaftlichen Arbeit in Deutschland wieder an Ausdehnung gewinnen und in regelmäßigere Bahnen gebracht werden können. Durch die veränderte Regelung des Zahlungsverkehrs wurden jedoch die Umsätze der Abrechnungstellen beeinflußt, denn da die mittelbaren oder unmittelbaren Kriegslieferungen meist Zug um Zug oder mit kurzem Ziele durch Giro- und Notenzahlungen beglichen werden, ergab sich für manche Kreise eine wesentlich geringere Inanspruchnahme von Bank- und Wechselkredit und damit auch eine Einschränkung der Zahlungen durch Scheck und Wechsel. Dies wird bestätigt durch das Anschwellen des Reichsbankgiroverkehrs und durch die bemerkenswerte Zunahme des Postscheckverkehrs.

Digitized by Google

Im Durchschnitt hat 1914 eine Einlieferung in die Abrechnungstelle 4864 ℳ gegen 4723 ℳ im Jahre 1913 und 4850 ℳ im Jahre 1912 betragen.

Von den Einlieferungen wurden unter den Wirkungen des Krieges nur 73,6 v. H. im Wege der eigentlichen Verrechnung beglichen gegen 77,3 v. H. im Jahre 1913.

Die durch den Krieg bewirkte Umgestaltung des Zahlungs- und Kreditverkehrs hat das Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Giro- und Abrechnungsverkehr nicht beeinträchtigt, wie nachstehende Übersicht zeigt:

	1891	1901	1911	1912	1913	1914
	Millionen Mark					
Von Girokontoinhabern						
bar eingezahlt	8 369,3	12 011,9	18 389,6	19 392,3	19 798,7	21 862,7
bar abgehoben	13 983,9	16 112,9	21 732,4	22 932,2	22 419,2	24 763,7
Von Nichtkontoinhabern						
bar eingezahlt	1 989,2	1 588,6	1 159,0	1 212,0	1 139,0	1 085,7
Barzahlungen im ganzen ..	**24 341,5**	**29 713,7**	**41 281,0**	**43 536,5**	**43 356,9**	**50 711,4**
Giroumsätze im ganzen ..	81 012,8	167 128,9	337 842,7	371 193,2	379 157,2	464 834,1
Einreichungen bei den Abrechnungstellen	17 663,3	28 922,2	63 015,3	72 543,6	73 634,2	66 644,8
Umsätze im Giro- und Abrechnungsverkehr	**98 676,1**	**196 050,9**	**400 858,0**	**443 736,8**	**452 791,4**	**531 479,2**
Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Giro- und Abrechnungsverkehr v. H.	24,7	15,1	10,3	9,8	9,6	9,5

Die Barzahlungen betrugen hiernach 1914 nur 9,5 v. H. des Umsatzes im Giro- und Abrechnungsverkehr.

Reichsgerichtsentscheidung über die Erfordernisse des Wechselprotestes hinsichtlich der Angabe der Proteststelle und über die Wirkung der Wohnungsangabe in der Adresse des Bezogenen und im Akzept für die Protesterhebung.

(II. Zivilsenat, Urteil vom 2. Oktober 1914, II. 288/14.)
Wechselordnung Art. 88 und 91, A. D. A. V, 1 § 18a Abs. V.

Tatbestand: Die Klage stützt sich auf einen von der Ehefrau des Fabrikbesitzers X. in Y. an eigene Order auf ihren Ehemann gezogenen, von dem Manne akzeptierten Wechsel. Die Adresse des Wechsels lautet: »Herrn Fabrikbesitzer X. in Y., Bahnhofstraße 28«. Mangels Zahlung erhob der Gerichtsvollzieher im Auftrage des berechtigten Inhabers des Wechsels Protest. In der Protesturkunde hieß es, der Beamte habe sich in die Wohnung des X. in Y., Bahnhofstraße 28, begeben, dort den Bezogenen nicht persönlich, sondern dessen Ehefrau getroffen, dieser den Wechsel vorgelegt

Digitized by Google

und vergeblich Zahlung gefordert. Der Kläger, ein Indossant, der den Wechsel im Rücklauf eingelöst hat, beansprucht Wechselsumme, Unkosten und Zinsen von den Eheleuten X. und dem Vorindossanten Z. als Gesamtschuldnern. Der erste Richter verurteilte den Ehemann X. antraggemäß zur Zahlung, erkannte aber im übrigen auf Abweisung, weil der Protest dem Gesetze nicht entspreche. Die dagegen eingelegte Berufung wurde zurückgewiesen, auch die Revision beim Reichsgerichte blieb erfolglos.

Gründe: »Nach Art. 91 Abs. 1 WO. muß die Vorlegung des Wechsels zur Zahlung und die Protesterhebung im Geschäftslokale des Protestaten und darf erst in Ermangelung eines solchen in seiner Wohnung vorgenommen werden. Das Kammergericht ist davon ausgegangen, daß diese Vorschrift durch die Protestnovelle vom 30. Mai 1908 nicht geändert worden sei. Allerdings, erwägt es, sei der Protestbeamte nach richtiger Auslegung der Vorschrift nicht in jedem Falle verpflichtet, nach einem Geschäftslokale zu forschen. Wohl aber liege ihm eine solche Verpflichtung dann ob, wenn der Protestat nach seiner Bezeichnung im Wechsel zu den Personen gehöre, die vermöge ihres Standes, Berufs oder Gewerbes nach der Erfahrung des Lebens in der Regel ein Geschäftslokal haben. Sei das der Fall, so müsse der Protest gegen einen nicht angetroffenen oder mit der Vornahme der Handlung nicht einverstandenen Protestaten, um gültig zu sein, entweder die Ermittelung oder Nichtermittelung des Geschäftslokals ergeben. Ein auf andere Weise als durch den Protest geführter Nachweis, daß der Protestat kein Geschäftslokal besaß, vermöge den Mangel des Protestes nicht zu heilen.

Die Revision sucht diesen Ausgangspunkt des Berufungsurteils zu widerlegen. Die Novelle vom 30. Mai 1908 habe eine Änderung der formellen Erfordernisse des Wechselprotestes gebracht. Nach der jetzigen Fassung des Art. 91 WO. komme es nur noch darauf an, ob der Protest tatsächlich an der richtigen Stelle erhoben wurde. Die Aufnahme des Vermerkes in die Protesturkunde, ein Geschäftslokal sei nicht zu ermitteln gewesen, habe nur die Bedeutung, daß ein derartiger Vermerk den Gegenbeweis ausschließe. Fehle der Vermerk, so mache dies den Protest nicht ungültig, sondern es müsse in eine Beweisaufnahme über die Richtigkeit der Proteststelle, d. h. über das Vorhandensein eines Geschäftslokals, eingetreten werden. Wenn die Beweisaufnahme das Bestehen eines solchen Lokals nicht ergebe, sei der Protest trotz mangelnden Vermerkes gültig. Im vorliegenden Falle habe der Kläger behauptet — und die Wahrheit der Behauptung werde vom Berufungsrichter unterstellt —, daß X. ein von seiner Wohnung getrenntes Geschäftslokal nicht besessen habe.

Bei dieser Verschiedenheit der Meinungen gehen beide Teile zu weit. Es handelt sich um einen Fall des Abwesenheitsprotestes, nämlich um den, wenn der Wechsel in der Privatwohnung protestiert wurde, obgleich nach der wechselmäßigen Bezeichnung des Protestaten das Vorhandensein eines Geschäftslokals anzunehmen war. Das Kammergericht, das hier allemal im Proteste vermerkt wissen will, ein Geschäftslokal sei nicht zu ermitteln gewesen, übersieht, daß sich die Protesturkunde über die Räumlichkeit überhaupt nicht auszusprechen braucht. Nach Art. 88 Nr. 3 (früher 4) wird nur die Angabe des »Ortes« der Protesterhebung verlangt. Daß unter Ort die Ortschaft, die politische Gemeinde, nicht die Örtlichkeit (Lokalität) innerhalb der Ortschaft zu verstehen ist, war von jeher

Digitized by Google

die herrschende Ansicht. Der Widerspruch Grünhuts, Wechselrecht Bd. 2 S. 63, kommt nicht mehr in Betracht, seit die Novelle durch Änderung des Art. 91 Satz 2, wo sie statt »Ort« »Stelle« setzte, den Sinn des Art. 88 Nr. 3 (früher 4) aufgeklärt hat. Würde daher die Protesturkunde, wie dies freilich durchaus nicht üblich ist, über die Örtlichkeit schweigen, so wäre sie gültig; denn es wird vermutet, daß der Beamte seinen Verpflichtungen nachgekommen ist. Nur dann, wenn die Urkunde selber die Privatwohnung als Stelle der Vornahme der Amtshandlung nennt, hat die oberstrichterliche Rechtsprechung gefordert, daß zugleich die Nichtermittelung des Geschäftslokals aus ihr hervorgehen muß (vgl. Entsch. des ROHG. Bd. 25 S. 30, RGZ. Bd. 2 S. 59, 62). In der Literatur wird die erörterte Beschränkung zutreffend hervorgehoben von Bernstein, Wechselordnung S. 385, 392; vgl. auch Staub, 4. Aufl. Art. 91 § 12.

Mit dieser Beschränkung ist an der Notwendigkeit der Angabe festzuhalten. Man kann dagegen weder einwenden, daß Überflüssiges, nämlich die Erwähnung der Privatwohnung, nicht schaden könne, noch kann man den Satz legalia praesumuntur so weit ausdehnen, daß er auch den Fall einer solchen Erwähnung deckt. Ergibt die Urkunde, daß der Protest an einer Stelle erhoben wurde, die nach der zwingenden Vorschrift des Gesetzes nur unter einer bestimmten Voraussetzung zulässig war, so muß, soll die Regreßbedingung des Art. 41 WO. erfüllt sein, auch der Eintritt der Voraussetzung urkundlich feststehen. Es ist etwas anderes, ob es beim Proteste gegen eine Person, die dem Wechsel oder der Protesturkunde zufolge ein Kaufmann, ein Rechtsanwalt, ein Notar oder ein Fabrikant ist, einfach heißt, der Beamte habe den Protestaten nicht angetroffen, oder ob gesagt wird, er habe ihn in seiner Wohnung nicht angetroffen. Im ersten Falle enthält die Urkunde bei ihrer allgemeinen Fassung nichts, was den Verdacht erregen könnte, der Versuch, den Protestaten anzutreffen, sei an der unrechten Stelle gemacht worden. Wohl aber wird dieser Verdacht im zweiten Falle wachgerufen. Daß er durch einen außerhalb der Protesturkunde zu führenden Beweis des Nichtbestehens eines Geschäftslokals entkräftet werden kann, hilft dem Regreßnehmer nichts. Es bleibt dabei: die Protesturkunde selber spricht gegen die Ordnungsmäßigkeit des Protestes. Der Vorschrift des Gesetzes, daß die Regreßbedingung durch die Urkunde allein dargetan sein muß, ist daher nicht Genüge geschehen.

Die Novelle vom 30. Mai 1908 hat an der Rechtslage nichts geändert. Sie hat die Nachforschungspflicht des Protestbeamten zweckmäßiger gestaltet, insofern er nicht mehr unter allen Umständen bei der Polizeibehörde anfragen muß (vgl. Abs. 3). Durch die Vorschrift des Abs. 2 hat sie ferner einem bestimmten Vermerke, wenn er in die Urkunde aufgenommen wird, eine Wirkung verliehen, die seine Bedeutung über die eines durch Gegenbeweis widerlegbaren Zeugnisses hinaushebt. Ist in dem Protest angegeben, daß das Geschäftslokal oder die Wohnung nicht ermittelt werden konnte, so soll der Protest nicht deshalb ungültig sein, weil die Ermittelung möglich war. Wie schon der Wortlaut dieser Vorschrift (»oder« die Wohnung) ergibt, gilt sie nicht nur für den Windprotest, wenn also gar keine Räumlichkeit aufgefunden wird, sondern auch für den Abwesenheitsprotest, wenn die Urkunde lautet, ein Geschäftslokal sei nicht zu ermitteln gewesen, in der Wohnung habe sich der Protestat

Digitized by Google

nicht antreffen lassen. Damit sind aber die Neuerungen der Novelle auch erschöpft. Wäre es die Absicht des Gesetzes gewesen, eine Protesturkunde als gültig anzuerkennen, worin nur berichtet wird, der Wechsel sei dem Kaufmann N. in seiner Wohnung vorgelegt worden, so hätte es der Beseitigung des Grundes bedurft, auf dem die Unschlüssigkeit dieses Berichts beruht. Die Zwangsvorschrift, wonach der Protest in erster Linie im Geschäftslokal aufgenommen werden muß und die Aufnahme in der Wohnung nur dann zulässig ist, wenn ein Geschäftslokal nicht ermittelt wird, hätte gestrichen, die Wahl der Proteststelle dem pflichtmäßigen Ermessen des Beamten anheimgegeben werden müssen. Diesen Schritt hat weder die Novelle vom 30. Mai 1908 getan, noch wird er von Art. 89 des Entwurfs einer neuen WO. (Beil. zum Reichsanzeiger vom 21. Januar 1914 Nr. 18) in Aussicht genommen. Beide Gesetzeswerke geben die ersten beiden Sätze der ursprünglichen Fassung des Art. 91 sachlich unverändert wieder.

Die rechtlichen Grundlagen, von denen das Berufungsgericht ausgegangen ist, sind somit zu billigen. Dem Kammergerichte muß auch darin beigetreten werden, daß die Wechseladresse »Herrn Fabrikbesitzer X.« den Bezogenen als eine Person kennzeichnet, die ein von der Wohnung getrenntes Geschäftslokal zu haben pflegt. Wenn die Revision einwendet, das Wort Fabrikbesitzer weise hierauf nicht »zwingend« hin, auch könne das Geschäftslokal an einem anderen Orte als am Wohnsitze des Bezogenen, wo doch der Protest erhoben werden müsse, liegen, so ist das zwar richtig, aber unerheblich, da es sich immer nur darum handelt, was im Leben das Gewöhnliche ist.

Zu prüfen bleibt hiernach nur, ob es für die Entscheidung von Einfluß ist, daß die Adresse die Wohnungsangabe »Bahnhofstraße 28« enthält, und daß nach Behauptung des Klägers diese Angabe entweder vom Akzeptanten selbst herrührt oder doch schon zu der Zeit, als er das Giro seiner Frau genehmigte, auf dem Wechsel geschrieben stand. Die Frage muß indes mit dem Berufungsrichter verneint werden. Der Tatbestand ist keineswegs derselbe wie in dem von der Revision in Bezug genommenen Urteile des Reichsgerichts Rep. I. 416/02 vom 15. Dezember 1902 (Jur. Wochenschr. 1903 S. 51), wo die Wohnungsangabe dem Akzept beigefügt war. Gibt der Bezogene bei der Annahme eine Wohnung an, so ist dies für die Protesterhebung maßgebend. Freilich trifft es auch dann nicht zu, daß in der Angabe ein »beiderseitiges Einverständnis« im Sinne des Art. 91 Abs. 1 Satz 2 WO. läge. Diese Begründung des angeführten Urteils geht fehl; der Art. 91 denkt nur an das zwischen dem Protestanten und dem anwesenden Protestaten bei der Protestaufnahme unmittelbar betätigte Einverständnis, vgl. RGZ. Bd. 66 S. 295, 301 ff. Wohl aber darf der Wohnungsangabe im Akzept deshalb gefolgt werden, weil der Bezogene auf solche Weise deutlich den Willen an den Tag legt, daß die wechselrechtlichen Handlungen in dem genannten Lokale vorgenommen werden können. Der Vermerk stellt sich als Angabe einer Zahlstelle dar. Über die Befugnis des Akzeptanten, eine Zahlstelle zu nennen, vgl. Grünhut, Bd. 2 S. 223 sowie die im Haag beschlossene einheitliche WO. Art. 26 Abs. 2.

Ganz anders verhält es sich, wenn die Wohnung nur in der Adresse des Wechsels erwähnt wird. Ob der Akzeptant hiervon weiß oder nicht, tut nichts zur Sache, da durch sein Wissen an der Bedeutung des Zusatzes nichts geändert werden kann. Was aber

Digitized by Google

diese Bedeutung anlangt, so erblickt der Verkehr in einem solchen Zusatze keine Zahlstelle, sondern versteht ihn dahin, daß er nur eine die Auffindung erleichternde nähere Bezeichnung des Bezogenen bezweckt (vgl. Entsch. des ROHG. Bd. 22 S. 403, RGZ. Bd. 2 S. 62 ff., Bd. 73 S. 253). Legt man dies zugrunde, so ist klar, daß im vorliegenden Falle die Worte »Bahnhofstraße 28« unerheblich waren. Sie entbanden den Protestbeamten nicht von der Pflicht, nach einem Geschäftslokale des X. zu forschen und, wenn ein solches nicht zu ermitteln war, diese Tatsache in der Protesturkunde, worin er die Wohnung als Protestst elle nannte, mitzuvermerken.

Da hiernach ein ordnungsmäßiger Protest nicht erhoben worden ist, haben die Vorinstanzen die Klage in dem Umfange wie geschehen mit Recht abgewiesen. Die Revision mußte daher zurückgewiesen werden.«

Der Rhein-Weser-Kanal.

Von den im preußischen Wasserstraßengesetze vom 1. April 1905 vorgesehenen neuen Schiffahrtkanälen[1]) ist wiederum ein wichtiges Stück fertiggestellt worden, nämlich die am 16. Februar 1915 dem Betrieb übergebene Strecke von Bevergern am Dortmund-Ems-Kanal bis zur Weser bei Minden (Westf.). Nachdem vor nicht langer Zeit auch der Rhein-Herne-Kanal eröffnet worden ist, besteht nunmehr ein zusammenhängender Wasserweg zwischen dem Rhein und der Weser. In absehbarer Zeit wird auch die Schlußstrecke bis nach Hannover fertig sein.

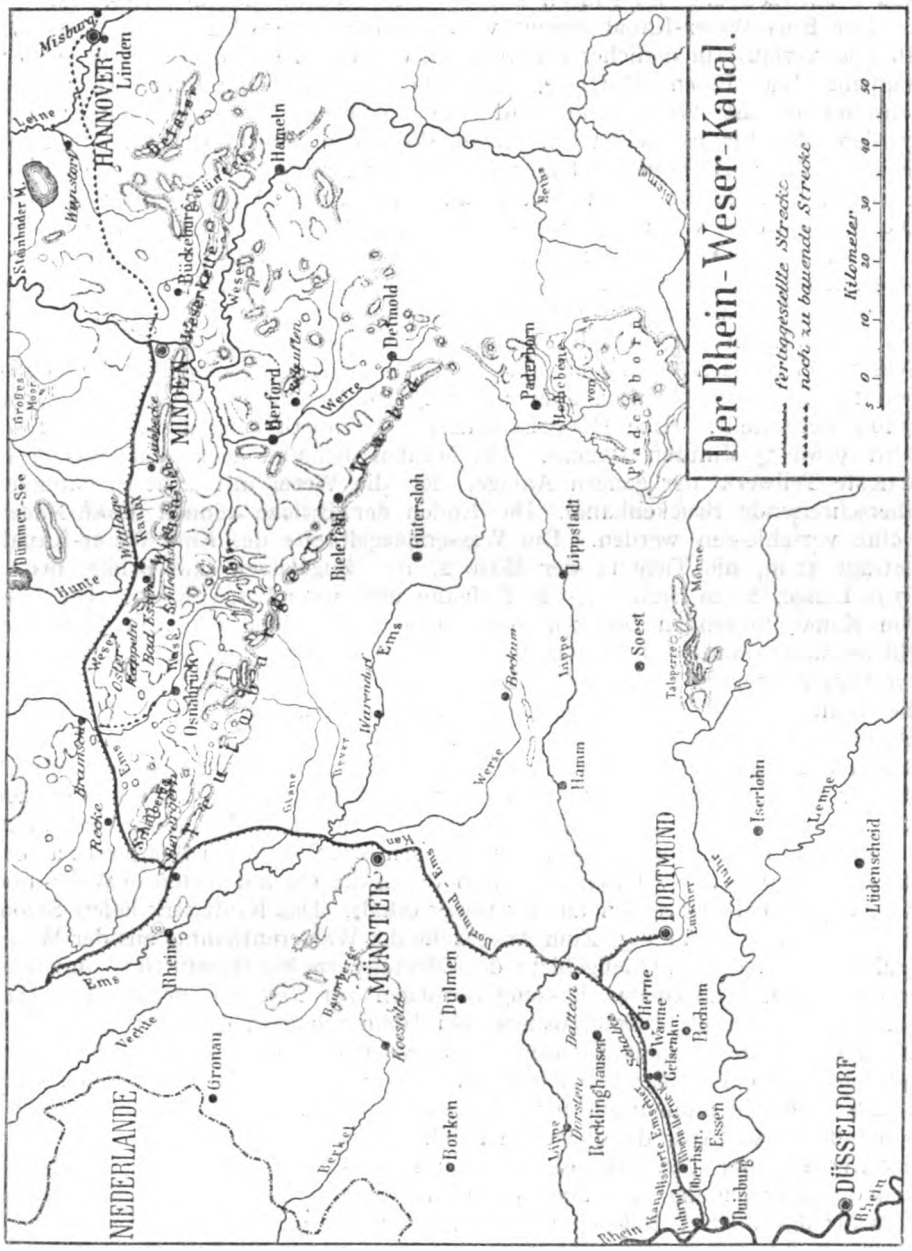
Der Rhein-Herne-Kanal ist 38 km lang. Er beginnt bei Ruhrort, nimmt dann seinen Lauf in östlicher Richtung im Tale der Emscher, nördlich begleitet von dem neuen Emscherkanal, und erreicht bei Herne den Dortmund-Ems-Kanal. Er geht mitten durch den in höchster Entwicklung stehenden rheinisch-westfälischen Bergbau- und Industriebezirk und erhält damit eine hervorragende wirtschaftliche Bedeutung. Die starke Bebauung des zu durchquerenden Gebiets, die Menge der zu kreuzenden Eisenbahnen und Straßen, die Rücksicht auf die Lage der Zechen und die durch den Bergbau verursachten unvermeidlichen Bodensenkungen boten große Schwierigkeiten für die Linienführung und den Bau. Der Kanal führt in größerer oder geringerer Entfernung an Oberhausen, Essen, Schalke, Gelsenkirchen, Recklinghausen, Wanne und Herne vorbei. Zehn Zechen werden unmittelbar berührt, fünf weitere können durch Zechenbahnen oder unter Benutzung der Staatsbahn leicht angeschlossen werden.

Die Krümmungen des Kanals haben durchweg einen Halbmesser von wenigstens 1000 m. Die Wassertiefe beträgt 3,5 m, die Sohlenbreite 15 m, die Spiegelbreite 34,5 m. Die Abmessungen gestatten einen zweischiffigen Verkehr mit Fahrzeugen bis zu 80 m Länge, 9,5 m Breite und 1250 t Ladegewicht. Für den später etwa erforderlich werdenden dreischiffigen Ausbau ist zu beiden Seiten des Kanals ein Streifen von je 6 m Breite vorgesehen. Die Leinpfade sind 3 m über dem Wasserspiegel angelegt, so daß sie auch bei stärkeren Senkungen noch die nötige Höhe haben oder doch leicht bis zu ihr aufgeschüttet werden können. Die Steigung vom Rhein bis nach

[1]) Vgl. Archiv 1905, S. 576 ff.

Digitized by Google

Herne beträgt 36 m und wird in sechs Haltungen mit sieben Schleusen überwunden. Die Schleusen haben 165 m nutzbare Kammerlänge und 10 m lichte Weite, sie können einen Schleppzug von zwei der größten Schiffe auf einmal aufnehmen. Die Brücken haben eine lichte Weite von 54 m. Ihre



lichte Höhe soll mindestens 4 m betragen; wegen der zu erwartenden Senkungen sind sie durchweg 1 m höher gebaut und so angelegt worden, daß sie nötigenfalls ohne besondere Schwierigkeiten gehoben werden können. Im ganzen sind 29 Straßen- und 20 Eisenbahnbrücken vorhanden. Längs

Digitized by Google

des Kanals sind zahlreiche Hafenanlagen und Verkehrseinrichtungen bereits angelegt oder im Entstehen begriffen. Unter anderem soll eine besondere Hafenbahn den Verkehr mit dem Bahnhofe Wanne, mit den umliegenden Zechen der Hibernia usw., mit den Anlagen des Bochumer Vereins für Bergbau und Stahlerzeugung, im ganzen mit etwa 16 Schachtanlagen vermitteln.

Der Ems-Weser-Kanal zweigt vom Dortmund-Ems-Kanal bei Bevergern ab und verläuft in östlicher Richtung an den Orten Recke, Bramsche, Osterkappeln, Bad Essen, Wittlage, Lübbecke und Minden vorbei. Hier überschreitet er die Weser und wird von da nach Hannover weitergeführt werden. Er durchschneidet auf seinem Wege den Nordrand des Teutoburger Waldes, die nördlichen Ausläufer des Wiehengebirges, des Süntels und des Deisters. Zweigkanäle sollen nach Osnabrück und nach Linden geführt werden. Die Hauptstrecke von der Ems bis nach Hannover ist 173 km lang, der Abstieg vom Kanale zur Weser 3,2 km; die Zweigkanäle nach Osnabrück und Linden erhalten eine Länge von 14 und 11 km. Der Hauptkanal hat bis Hannover die gleiche Wasserhöhe wie der Dortmund-Ems-Kanal bei Bevergern, so daß keine Schleusen erforderlich sind. Die Verbindung des Kanals und der Weser bei Minden vermittelt eine Schachtschleuse mit einem Höchstgefälle von 14,7 m. Die Schleusenkammer hat 18,8 m Tiefe und ist ganz aus Eisenbeton hergestellt. Eine Doppelschleusung bei mittlerer Hubhöhe von 13 m wird etwa 35 Minuten dauern. Bei Minden befindet sich auch das großartigste Teilwerk der ganzen Anlage, der die Weser mit acht Spannungen überschreitende Brückenkanal. Die Enden der Brücke können durch Nadelwehre verschlossen werden. Die Wasserspiegelbreite des Ems-Weser-Kanals beträgt 31 m, die Tiefe in der Mitte 2,7 m. Zugelassen sind Schiffe bis zu 67 m Länge, 8,6 m Breite, 1,75 m Tiefgang und 700 t Ladegewicht. Die über den Kanal führenden Brücken haben eine lichte Höhe von 4 m über dem Höchstwasserstande. Im ganzen handelt es sich um 16 Eisenbahnbrücken, 179 Straßenbrücken und drei Brückenkanäle über die Hase, die Weser und die Leine. Einige Wege und eine größere Anzahl von Wasserläufen sind unter dem Kanal durchgeführt worden. Um bei Dammbrüchen ein Ablaufen des Kanalwassers zu verhindern, sind sieben Sperrtore eingebaut, durch die der Kanal in fünf Minuten geschlossen werden kann. Hafenanlagen werden in Osnabrück, Minden, Wunstorf, Hannover, Linden und Misburg hergestellt.

Zur Beschaffung des Speisewassers für den Kanal dient ein Pumpwerk an der Weser, das seinen elektrischen Antrieb durch die 182 km entfernte Wehr- und Kraftanlage bei Dörverden an der Weser erhält. Das Kraftwerk liefert Strom von 45000 Volt Spannung. Zum Ausgleiche der Wasserentnahme aus der Weser sind in ihrem oberen Quellgebiete die Edertalsperre bei Hemfurth — mit über 200 Millionen Kubikmeter Fassungsvermögen zur Zeit die größte Talsperre Europas — und die Diemeltalsperre bei Helminghausen errichtet worden.

Der Bau des Kanals ist durch den Krieg sehr erschwert und verzögert worden, weil ein großer Teil der Beamten und Arbeiter zu den Fahnen eilen mußte und weil namentlich für die geübten Arbeiter nur schwer Ersatz zu beschaffen war. Aber die günstigen Erfahrungen, die man schon während der bisherigen Dauer des Krieges mit dem Rhein-Herne-Kanal gemacht hatte, und die Überzeugung, daß auch die neue Wasserstraße gerade in der jetzigen Zeit für das Wirtschaftsleben von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein würde, waren für die Bauleitung ein Ansporn, trotz aller Schwierigkeiten die Vollendung des Baues durchzusetzen.

Digitized by Google

KLEINE MITTEILUNGEN.

Eine einheitliche Weltkarte. In einem »Der gegenwärtige Stand der Länderkunde« bezeichneten Aufsatz in den »Naturwissenschaften« berichtet Professor Sapper auch über den Plan, eine Karte der ganzen Welt nach einheitlichen Grundsätzen herzustellen.

Über die Grenzen und die Ausdehnung des festen Landes auf der Erde sind wir bis auf das Festland am Südpol ziemlich gut unterrichtet, aber über die innere Gestaltung des Landes sind wir noch in weiten Gebieten im unklaren. Im nördlichen Polargebiete hat Nansens geistvoll durchgeführte Driftfahrt (1893 bis 1896) mit der eigens für diesen Zweck gebauten »Fram« durch das infolge der wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Forschungsreisen der letzten Jahrhunderte ständig verkleinerte unbekannte Gebiet ein so helles Licht über die Natur dieser Erdräume verbreitet, daß die Erreichung des Nordpols durch Peary (1909) keine überraschenden Entdeckungen mehr zu bringen vermochte. Die kleine Fläche des unbekannten Nordpolgebiets östlich von Nansens Reiselinie ist neuerdings wesentlich eingeengt worden durch den russischen Forscher Wilkijzak, dem es gelungen ist, nördlich von Kap Tscheljuskin eine langgestreckte neue Insel zu entdecken. Im Südpolarfestlande hat Amundsen am 21. Dezember 1911 den Südpol erreicht, ebenso auch die auf dem Rückmarsche zugrunde gegangene Unternehmung von Scott am 18. Januar 1912, und man weiß, daß der Pol in einem Hochland in 2800 bis 2900 m Höhe liegt. Eine Durchquerung des Festlandes von der Weddelsee bis zum Roßmeer ist zwar von mehreren Forschern geplant, bisher aber noch nicht ausgeführt worden. Über Mittelasien ist auf weite Gebiete durch Sven Hedin, M. A. Stein und andere Forscher ein klares Licht verbreitet, ebenso ist Afrika im Laufe der letzten Jahrzehnte recht eingehend durchforscht worden, freilich nicht ausschließlich zur Förderung der geographischen Wissenschaft, sondern im Zusammenhange mit wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten. Auch die Wüstengebiete Australiens sind durch verhältnismäßig wenige Durchquerungen und Vorstöße ziemlich gut bekannt geworden, dagegen sind weite Urwaldgebiete Neu Guineas und Borneos und selbst vieler kleineren tropischen Inseln noch ganz ungenügend bekannt, und auch über viele waldbedeckte Gebiete Mittel- und Südamerikas wissen wir nur wenig Sicheres. Wir müssen sogar annehmen, so merkwürdig es auch klingt, daß die Karten, die Cortez 1524 von den Indianern für seinen großen Zug von Südmexiko nach Honduras erhielt, in einzelnen Teilen richtiger gewesen sind als unsere gegenwärtigen Karten, so daß man sogar zeitweilige Rückschritte unserer Kenntnisse zugeben muß. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß besonders Südamerika gegenwärtig sehr viel weniger gut bekannt ist als Afrika, obgleich die erste Durchquerung Südamerikas schon 1541 stattfand, während Afrika erst im letzten Teile des 19. Jahrhunderts zum ersten Male durchquert worden ist. Neben dem Umstande, daß geographische Bestrebungen in vielen Teilen des lateinischen Amerika geringe Beachtung finden, liegt das an dem Waldreichtume, da im Urwalde der Reisende naturgemäß nicht ein so großes Gebiet überschauen kann wie in einer waldarmen Gegend.

Bei der großen Verschiedenheit unserer Kenntnisse über das Innere der Landgebiete — sorgfältige topographische Landesaufnahmen auf Grund genauer Dreiecksmessung gibt es in den außereuropäischen Erdteilen noch recht wenig — stieß der Vorschlag, eine einheitliche Erdkarte im Maßstabe

Digitized by Google

von 1 : 1 000 000 herauszugeben, den zuerst Penck 1891 auf dem zwischenstaatlichen Geographenkongreß in Bern machte, auf großen Widerstand. Zu Anfang des 20. Jahrhunderts wurde aber über viele Einzelfragen eine Einigung erzielt, und 1909 kam auf Einladung der englischen Regierung eine Weltkartenkonferenz in London zustande, die Klarheit über die grundlegenden Fragen der Blatteinteilung, Projektion, Geländedarstellung usw. brachte. Auf dem zwischenstaatlichen Geographenkongreß in Rom im Frühjahr 1913 konnten bereits Stichproben von Blättern einer einheitlichen Erdkarte von verschiedenen Staaten vorgelegt werden. Doch zeigten gerade diese Proben die Notwendigkeit neuer Besprechungen, die im Dezember 1913 auf Einladung der französischen Regierung in Paris stattfanden. Freilich konnte auch da noch nicht alles vollkommen geregelt werden, doch sieht man — allerdings erst wenn der Friede wieder ein zwischenstaatliches Zusammenarbeiten ermöglichen wird — der Verwirklichung einer einheitlichen Darstellung der festen Landflächen entgegen. Der Hauptgewinn einer solchen Zusammenarbeit wäre eine bessere Vergleichbarkeit der Einzelergebnisse, womit zugleich ihre raschere und vollständigere Auswertung angebahnt würde: Ein Gewinn für die Wissenschaft und eine Ersparnis an Arbeitskraft!".

Der Umfang des Fernsprechwesens in Argentinien. Das Fernsprechwesen in der Republik Argentinien liegt ausschließlich in den Händen privater Unternehmungen. Nach einer von der Generaldirektion der Posten und Telegraphen herausgegebenen Zusammenstellung bestanden dort Ende des Kalenderjahrs 1913 169 Fernsprechunternehmungen, und zwar 87 für den Betrieb öffentlicher und 82 für den Betrieb privater Fernsprecheinrichtungen. Dem allgemeinen Verkehr dienten 88 673 km Linie (87 712 km oberirdisch und 961 km unterirdisch) mit 372 592 km Leitung (167 768 km oberirdisch und 204 824 km unterirdisch) und mit 73 114 Apparaten. Die Zahl der Fernsprechteilnehmer betrug 69 667. Im Fernsprechdienste waren 1099 männliche und 1691 weibliche Angestellte beschäftigt. Im Jahre 1913 wurden 146 181 659 Ortsgespräche und 45 575 094 Gespräche von Ort zu Ort vermittelt. Unter den Gesellschaften ist die bedeutendste die Unión Telefónica, an die allein 43 616 Sprechstellen angeschlossen sind; sie besitzt ein Netz mit einer Linienausdehnung von 71 405 km und mit 276 148 km Leitungslänge (darunter 193 458 km Kabelleitung). Die Anlagen der Unión Telefónica befinden sich in den am stärksten bevölkerten Landesteilen, d. h. in den Provinzen Buenos Aires und Santa Fe. Die Gebühr für eine Sprechstelle beträgt da 21,75 $ im Vierteljahr ohne Rücksicht auf die Zahl der verlangten Verbindungen. Bei der Benutzung öffentlicher Fernsprechstellen wird eine Gebühr von 0,20 bis 5,00 $ — je nach der Entfernung — für ein Gespräch bis zur Dauer von 3 Minuten erhoben.

Bei den privaten Fernsprecheinrichtungen handelt es sich fast ausschließlich um Anlagen von mäßiger Ausdehnung für den inneren Betrieb der großen landwirtschaftlichen und gewerblichen Unternehmungen, der Behörden usw. In der Regel werden Einzelleitungen benutzt. Die Ausdehnung der privaten Einrichtungen beträgt 7718 km Linie und 13 041 km Leitung. 1182 Apparate sind an das private Netz angeschlossen.

Die Fernsprecheinrichtungen der Republik Argentinien umfassen zusammen 96 391 km Linien, 385 633 km Leitung und 74 296 Apparate.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 8. BERLIN, AUGUST. **1915.**

INHALT: Die Anfänge der Telegraphie, der Post und der Zeitung im Altertum, S. 225. — Der Entwurf eines schweizerischen Postsparkassengesetzes, S. 236. — Der Ausbau der norwegischen Eisenbahnen, S. 243.

Kleine Mitteilungen: Die Ausdehnung des Weltmeers, S. 245. — Eine Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus, S. 246.

Schriftwerke: Nachweis, S. 247.

Die Anfänge der Telegraphie, der Post und der Zeitung im Altertum[1]).

Von Prof. Dr. C. Rüger in Dresden.

Während wir die meisten Vorkommnisse erst durch Vermittelung des Telegraphen, der Post und der Zeitung erfahren, war im Altertume der unmittelbare Nachrichtenaustausch von Mund zu Mund weit ausgedehnter als heute, weil sich das Leben viel mehr in der Öffentlichkeit abspielte, auf dem Markte, auf der Straße, auf Plätzen und in Säulenhallen. Wer das Neueste wissen wollte, begab sich in den späten Vormittagstunden auf den Markt, wo die Bewohner der Stadt zahlreich zusammenströmten, so daß die Wendung »um die Stunde, wo der Markt sich füllt (ἀμφὶ πλήθουσαν ἀγοράν)« geradezu als Zeitbestimmung gebraucht wird. Auch sonst bot sich vielfach Anlaß zu großen Menschenanhäufungen, in den Volksversammlungen, bei den vaterländischen Festspielen,

[1]) Quellen: hauptsächlich W. Riepl, Das Nachrichtenwesen des Altertums mit besonderer Rücksicht auf die Römer, Leipzig-Berlin 1913. Der Verfasser dieses kürzlich erschienenen Werkes, Schriftleiter in Nürnberg, behandelt zum erstenmal das Nachrichtenwesen des Altertums im Zusammenhange, mit fachmännischem Urteil, umfassender Gelehrsamkeit und besonnener Kritik. Sehr anziehend ist die Darstellung durch die fortwährende Bezugnahme auf die Gegenwart und die Fülle von Vergleichstellen aus alter und neuer Zeit. Vgl. außerdem H. Fischl, Fernsprech- und Meldewesen im Altertum, Schweinfurt 1904; R. Hennig, Die älteste Entwicklung der Telegraphie und Telephonie, Leipzig 1908; H. Stephan, Das Verkehrsleben im Altertum (Raumers histor. Taschenbuch IX S. 1 ff.); E. Speck, Handelsgeschichte des Altertums, Bd. 3, Leipzig 1906; O. Hirschfeld, Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten, Berlin 1905; Pauly-Wissowa, Realenzyklopädie des klassischen Altertums, Aufsätze cursus publicus (Seeck) und acta (Kubitscheck). H. Diels, Antike Technik, 6 Vorträge, Leipzig 1914 (darin Vortrag IV über antike Telegraphie) konnte nicht mehr benutzt werden.

Digitized by Google

im Theater, im Zirkus, bei Triumphen usw. Hierbei entwickelte sich naturgemäß, entsprechend der Neugier und Gesprächigkeit der Südländer, stets ein lebhafter gegenseitiger Neuigkeitsaustausch. Auch öffentliche Bekanntmachungen geschahen in der Regel mündlich durch den Herold, der ja schon bei Homer und dann im ganzen Altertum eine überaus wichtige Rolle gespielt hat, wenngleich sich daneben frühzeitig auch schriftliche Bekanntgebung findet durch Inschriften, Aushänge, Bekanntmachungen u. dgl. Ferner war auf Reisen das gegenseitige Mitteilungsbedürfnis viel größer als heute, wo man sich bei Antritt der Reise eine Zeitung kauft, statt sich mit den Reisegefährten über die Tagesereignisse zu unterhalten. Im Orient bedeutet heute noch, ähnlich wie bei uns in der guten alten Zeit, mit jemand gereist zu sein, die halbe Verwandtschaft. Trotz der sehr ausgedehnten mündlichen Nachrichtenvermittelung sind indes die Wege, auf denen uns heute die meisten Neuigkeiten zugehen, nämlich Telegraphie, Post und Zeitung, wenigstens in ihren Anfängen auch im Altertume schon vorhanden gewesen, und anderseits ist bemerkenswert, daß die einfachen Formen der Nachrichtenübertragung, wie sie seit den ältesten Zeiten üblich waren, selbst in unserem fortgeschrittenen Zeitalter noch häufig Verwendung finden, ja unter Umständen kaum zu entbehren sind.

Die Vorstufe zur Telegraphie haben die Zeichen gebildet, teils hörbare, teils sichtbare, die noch heute auf militärischem Gebiete sowie im Verkehrsleben von größter Wichtigkeit sind und zu Wasser und zu Lande vielfache Anwendung finden, wie Horn-, Trompeten- und Pfeifenrufe, Losungsworte, Flaggen-, Wink- und Lichtzeichen, besonders Rauch- und Feuerzeichen (Fanale). Mit einem ganzen Netze von Feuerwarten war, abgesehen von ihrer Verwendung in noch viel älterer Zeit bei Ägyptern, Babyloniern, Assyrern, z. B. besonders das gewaltige Perserreich überzogen. Die Nachrichten wurden von einer Warte zur anderen weitergegeben (Relais), und durch Verbindung mit gut eingerichteten Kurier- und Rufpostlinien war es möglich, jedes wichtige Ereignis auch von den entferntesten Plätzen des ausgedehnten Perserreichs aus im Verlauf eines Tages nach den Hauptstädten Susa und Egbatana zu melden. Von den Persern ist die Einrichtung auf die Griechen, von diesen auf die Römer übergegangen. Auf ihr beruht auch die berühmte Feuerpost in Aischylos' Agamemnon (vs. 280 bis 316), durch die die Kunde von der Einnahme Trojas über 7 Beobachtungstellen vom Berge Ida nach Mykenä zu Klytämnestra, Agamemnons Gemahlin, gelangte. Freilich, meint Riepl, habe wohl hier der dichterische Geistesschwung etwas mitgespielt. Denn die Entfernungen zwischen den einzelnen Punkten sind zum Teil zu groß (bei dem 1. Posten 150 km, bei dem 3. sogar 180 km), als daß ein brennender Scheiterhaufen oder gar der Rauch von altem Heidekraut, um den es sich hier handelt (vs. 294 γραίας ἐρίκης θαμὸν ἄψαντες πυρί), noch wahrgenommen werden konnte. Auch muß angenommen werden, daß, abgesehen von einer zwischen Agamemnon und Klytämnestra vor Beginn des Krieges getroffenen Verabredung, die einzelnen Beobachtungstellen 10 Jahre lang während der Dauer des trojanischen Krieges mit Wächtern besetzt gewesen sind, die, wie der zu Beginn des Stückes auftretende Wächter, fortwährend nach dem Aufflammen des Feuerzeichens spähten. Eine Vervollkommnung dieses einfachen Feuerzeichens wurde erzielt, wenn man sich beweglicher oder nur in bestimmten Zwischenräumen sichtbarer Fackeln bediente. Beide Formen sind auf militärischem Gebiet im Altertum oft verwendet worden. Die ruhig gehaltene Fackel bedeutete nach allgemeiner Annahme das Herannahen von Freunden (φανὸς φίλιος), die bewegte das von Feinden (φανὸς πολέμιος). Neben Persern und Griechen haben besonders die Karthager das Feuerzeichenwesen ausgebildet, während die Römer im allgemeinen weniger Wert darauf gelegt zu haben scheinen (vgl. Hennig, a. a. O., S. 12 f.). Den Gebrauch von Feuer-

Digitized by Google

zeichen und anderen einfachen Sicht- und Hörzeichen der ältesten Zeit noch in den jüngsten Kriegen zwischen Rußland und Japan, in Marokko und auf dem Balkan bestätigen mehrere von Riepl angeführte Aufsätze im Militärwochenblatt. So heißt es von Montenegro (Militärwochenblatt 1909, Sp. 2363): »In 4 bis 5 Tagen ist das Heer, das durch Hornstöße, Glockenklang, Feuerzeichen von Berg zu Berg alarmiert wird, an jedem Punkte des Landes verwendungsbereit.« Auch in Albanien ergehen noch heute Warnungen vor herannahenden Feinden durch eine urwüchsige Rufpost albanischer Hirten, wie sie in ähnlicher Weise für das Altertum bei der allgemeinen Erhebung der Gallier gegen die Römer im Jahre 52 v. Chr. von Cäsar bezeugt ist (vgl. Gallischer Krieg 7, 3).

Bei aller Vervollkommnung unserer neuzeitlichen Nachrichtenmittel für den Schnellverkehr (Telegraph, Fernsprecher, Funkspruch usw.) muß immer berücksichtigt werden, daß sie durch Naturereignisse, wie Erderschütterungen, starke Gewitter und Regengüsse, oder auch absichtlich durch Menschenhand leicht unbrauchbar gemacht oder wenigstens in ihren Wirkungen stark beeinträchtigt werden können, so daß man dann immer wieder auf die älteren, einfachen und Störungen weniger ausgesetzten Mittel zurückgreifen muß. Von dem Erdbeben in Messina am 28. Dezember 1908, das jede Verbindung mit Sizilien aufhob, erlangte man erst nach zwei Tagen eine einigermaßen sichere Kunde. Ein von einem Bahnschaffner in Taormina aufgegebenes Telegramm brachte über Syrakus die erste Nachricht davon nach Rom, die anfangs nicht geglaubt und erst durch in der Nähe weilende Torpedoboote und Kriegschiffe bestätigt wurde. Mit Recht bemerkt Riepl (S. 234) hierzu, daß in diesem Falle das Nachrichtenwesen im allgemeinen nicht rascher gearbeitet habe als seinerzeit bei der Verschüttung Pompejis im Jahre 79 n. Chr., und als Beispiel von absichtlicher Aufhebung des Nachrichtendienstes aus neuester Zeit führt er die bekannte, fast vollständige Unterbindung der Kriegsberichterstattung im Balkankriege 1912/13 an.

Den Übergang von den einfachen Feuerzeichen zur Sichttelegraphie bezeichnet ein von Polybius überlieferter, bemerkenswerter Versuch des Taktikers Aeneas, eines Kriegschriftstellers im 4. Jahrhundert v. Chr., der darin bestand, die Feuerzeichen mit zwei an verschiedenen Punkten (Warten) aufgestellten vollständig gleich gebauten Wasseruhren in Verbindung zu bringen; auf dem Wasser dieser Uhren sollte ein in einer Korkscheibe aufrecht befestigter Maßstab schwimmen. Auf jeweilig gegebene Feuerzeichen hin sollte dann immer ein Teil des Wassers in den Uhren abgelassen werden, so daß der Stab allmählich tiefer in die Uhren hineinragte. Auf dem Stabe waren in einzelnen Feldern die wichtigsten Vorgänge im Kriege, wie die Ankunft von Truppen, Schiffen, Lebensmitteln u. dgl. verzeichnet, deren Mitteilung auf diese Weise möglich gewesen sein soll. In der in ihren Einzelheiten etwas umständlichen Einrichtung sieht Riepl (S. 71) einen Vorläufer des im zwischenstaatlichen Seeverkehr verwendeten Signalbuchs und noch mehr des mechanischen Maschinentelegraphen, wie er auf großen Schiffen zur Verbindung zwischen Kommandobrücke und Maschinenraum heute im Gebrauch ist.

Daß auch die Anfänge der wirklichen Telegraphie, d. h. der Fernschrift, schon im Altertume vorhanden gewesen sind, geht ebenfalls aus Polybius hervor, der sich unter den Schriftstellern des Altertums besonders eingehend mit dem Meldewesen beschäftigt und ihm in seinem Werke einen eigenen Abschnitt (B. 10, c. 43 bis 47) gewidmet hat. Im Anschluß an die Erfindung des Taktikers Aeneas schildert er nämlich einen von zwei sonst nicht bekannten Männern, Kleoxenos und Demokleitos, erfundenen und von ihm selbst verbesserten Zeichenaufbau, der mit gutem Grunde als der Vorläufer des heutigen Morse-Alphabets angesehen werden kann. Danach hat sich jede der beiden Warten mit fünf Täfelchen und fünf Fackeln auszurüsten. Auf die Täfelchen werden die 24 Buch-

Digitized by Google

staben des Alphabets in fünf Reihen (die letzte Reihe hat nur vier Buchstaben) geschrieben. Werden nun die Fackeln auf der ersten Warte nach links erhoben, so hat der Empfänger der Nachricht auf der zweiten Warte auf die Täfelchen (bei einer Fackel auf das erste, bei zwei auf das zweite Täfelchen usw.) zu achten, werden aber die Fackeln nach rechts erhoben, so hat er auf die aufgeschriebenen Buchstaben (bei einer Fackel auf den ersten, bei zwei auf den zweiten Buchstaben der betreffenden Reihe usw.) zu achten und ihn aufzuschreiben. Soll z. B. der Buchstabe K gemeldet werden, so sind zuerst zwei Fackeln zur Linken zu erheben, weil der Buchstabe auf dem zweiten Täfelchen steht, dann fünf Fackeln zur Rechten, weil es der fünfte Buchstabe der zweiten Reihe ist. Durch diese Erfindung könne jedes vorkommende Ereignis bestimmt mitgeteilt werden (προσόηλοῦται μὲν οὖν πᾶν τὸ προσπίπτον ὡρισμένως κατὰ ταύτην τὴν ἐπίνοιαν).

In der Tat ist dem Sinne nach hiermit das Wesen der Telegraphie richtig erfaßt. Denn es könnte auf diese Weise jede beliebige Nachricht und unter Verwendung des von Polybius als Verbesserung vorgeschlagenen Übertragungsverfahrens auch auf jede beliebige Entfernung übermittelt werden. Die Elektrizität, die wir als vom Wesen der Telegraphie unzertrennlich ansehen, ist an sich dazu nicht nötig. Das erste Erfordernis ist, wie Riepl mit Recht hervorhebt, ein einfaches und brauchbares Zeichenalphabet, wie es das Morsesche mit seinem Wechsel von Strichen und Punkten oder langen und kurzen Zeichen ist. Dieses kann dann auf verschiedene Weise, sei es mit elektrischen Wellen, sei es durch Licht oder Ton übertragen werden. So telegraphierte bei den Kaisermanövern 1909 auf Befehl des Kaisers ein des Morse-Alphabets kundiger Dragoner mit seiner Lanze einige Worte nach dem Luftschiffe des Grafen Zeppelin. Auch die drahtlose Telegraphie bedient sich bekanntlich dieses Alphabets, indem sie längere und kürzere elektrische Wellen im Äther mittels hochgespannter Ströme erzeugt.

Bis zur Übertragung des Buchstabenalphabets in das scheinbar so einfache Morsesche Zeichenalphabet sind seit Polybius rund 2000 Jahre vergangen. Aber schon bei diesem finden wir den auch von Morse übernommenen richtigen Grundgedanken der Zerlegung des Buchstabenalphabets in einzelne Felder. Leider hat aber das von Polybius geschilderte Verfahren im übrigen so vielerlei Mängel, daß eine Anwendung in der Wirklichkeit sich wohl kaum gelohnt haben würde, ja wohl auch nie versucht worden ist. »Mit Hilfe seines Systems«, sagt Riepl (S. 94), »hätte Polybius sein ganzes Geschichtswerk von Rom nach seiner Vaterstadt Megalopolis telegraphieren können. Es fragt sich nur, ob er bis heute damit fertig geworden wäre, und was seine megalopolitanischen Landsleute am Ende zu lesen bekommen hätten.« Wenn schon heute viele Telegramme entstellt ankommen, so hätte das bei dem viel umständlicheren polybianischen Verfahren erst recht der Fall sein müssen; auch wäre dessen Gebrauch, abgesehen von seiner Beschränkung auf die Nachtzeit, auf weitere Entfernungen viel zu zeitraubend und kostspielig geworden, da sich infolge der begrenzten Sichtbarkeit des Fackellichts viele Zwischenwarten nötig gemacht hätten. Außerdem mußten die Fackeln unter sich in bestimmten Abständen erhoben werden, da sonst bei gleichzeitiger Verwendung von zwei oder mehr Fackeln Fehler entstanden wären durch die sogenannte Irradiation des Lichtes, wonach zwei oder mehrere Lichter schon auf die tausendfache Entfernung ihres Abstandes ineinander verschwimmen. Wie andere Erfindungen des Altertums, ist auch diese ein zwar geistreiches, aber für seine wirkliche Verwendbarkeit nicht genügend durch Versuche erprobtes Erzeugnis der Studierstube. Eine bedeutende Verbesserung scheint etwa 400 Jahre später daran vorgenommen worden zu sein nach einer Bemerkung bei Julius Africanus, Bischof von Emmaus im 3. Jahrhundert n. Chr., in dessen Kesten, einer Sammlung verschiedener Auszüge, die poly-

Digitized by Google

bianische Erfindung mit einigen Änderungen wieder auftaucht (Bch. II c 77). Danach war das Alphabet statt auf 5 auf 3 Felder zu je 8 Buchstaben verteilt, und auch die Zahl der Fackeln von 5 auf 3, für jedes der 3 Felder eine, vermindert. Das bedeutete schon eine wesentliche Vereinfachung und eine Ersparnis von Zeit und Arbeitskraft, und in einer Art unbestimmter Vorahnung, zu welch bedeutsamer Entwicklung der eingeschlagene Weg dereinst führen würde, drückt der syrische Bischof sein Staunen über die beschriebene Erfindung aus (καὶ τι τολμῶσι Ῥωμαῖοι ἡμῖν δὲ καὶ λίαν θαυμαζόμενοι). Während des Mittelalters haben dann fast alle Versuche geruht; man begnügte sich in der Hauptsache mit den aus dem Altertume bekannten Einrichtungen oder erging sich in unfruchtbaren Einbildungen und Betrachtungen, die keinerlei wirkliche Bedeutung gewonnen haben. (Vgl. darüber Hennig, a. a. O. S. 48 f.) Noch einmal taucht in der Mitte des 17. Jahrhunderts das polybianische Verfahren in seiner ursprünglichen Form wieder auf, bei einem gewissen Vegelin von Clärberg, Hofpräfekt von Nassau, zu einer Zeit, als schon das Fernrohr zur Verfügung stand. Deswegen wird die Zeichengebung auch aus der Nacht auf den Tag verlegt, und statt der Fackeln werden hohe Balken mit Heubündeln verwendet. Größere Verbreitung fand dann erst, aber auch nur vorübergehend, namentlich in Frankreich, der während der Revolutionszeit 1791 erfundene optische Zeigertelegraph der Brüder Claude und Abraham Chappe, der sich der Zeichenübertragung durch hochgestellte, bewegliche Balken bediente und ganz auf das Fernrohr angewiesen war. Mit ihm ließ z. B. Napoleon I. den Befehl zur Hinrichtung Andreas Hofers nach Mantua übermitteln. Dem 19. Jahrhundert blieb schließlich die Erfindung der elektrischen Telegraphie vorbehalten, die bald alle früheren Einrichtungen verdrängte und nach mancherlei fehlgeschlagenen Versuchen ihre jetzige, staunenswerte Höhe erreichte. (Vgl. darüber Hennig, a. a. O., S. 67 f.)

Was die Post anlangt, so finden sich die ersten Ansätze auch schon bei den alten Ägyptern, Babyloniern, Assyrern und Phönikern. Ein wirklich geordnetes Postwesen hat es indes nach dem Zeugnisse Herodots zuerst bei den Persern gegeben. Ein Vergleich zwischen einst und jetzt zeigt, daß die Post, wo eine solche bestand, auch ehemals ausschließlich eine staatliche Anstalt war; als durchgreifender Unterschied ist aber für das ganze Altertum festzuhalten, daß sie nicht, wie heute, der Allgemeinheit, sondern nur dem Staate für amtliche, besonders militärische Zwecke diente. Privatleute konnten sie nur ausnahmsweise oder mißbräuchlich benutzen und hatten für die Beförderung ihrer Person, ihrer Briefe und Waren in der Regel selbst zu sorgen. Das persische Reich verfügte über eine Anzahl gut gebauter Reichstraßen mit Haltestellen von vier zu vier Parasangen (= 22½ km) zum Pferdewechsel. Die Hauptstraße führte von Sardes nach Susa und konnte von den persischen Eilboten (ἄγγαροι) mit gewechselten Pferden schon in elf Tagen durchmessen werden, während sonst die Reise drei Monate dauerte. Von den Persern ging die Staatspost an die hellenistischen Reiche über; ihren Fortbestand für das Ptolemäerreich in Ägypten bezeugen beispielsweise neuere Papyrusfunde (vgl. Riepl, S. 241). Am vollkommensten von allen Völkern des Altertums, fast ganz in unserem Sinne haben die Römer das Postwesen ausgebildet. Bei ihnen bestand schon in republikanischer Zeit die Sitte der sogenannten evectio, d. h. der raschen Beförderung römischer Beamter, die als Leistung von den Provinzialen verlangt wurde. Ferner unterhielten die römischen Steuerpächter (publicani) zur Eintreibung der Steuern im ganzen Reiche in den Handels- und Hafenstädten, auf den Zollstellen, Weideplätzen und Landgütern zahlreiche Beamte, die gegen Entgelt auch die Besorgung von Briefen und anderen Postsachen mit übernahmen. Davon hat jedenfalls unser Briefporto seinen Ausgang ge-

Digitized by Google

nommen. Der Schöpfer der eigentlichen römischen Staatspost, des cursus publicus, war, nachdem schon Cäsar vorübergehend eine ähnliche Einrichtung mit verteilten Reitern (equites dispositi) getroffen hatte, der Kaiser Augustus, der nach Sueton (Oct. 49) bestimmte, daß auf den Heerstraßen in mäßigen Abständen junge Leute und später Wagen aufgestellt würden (iuvenes primo modicis intervallis per vias militares, dehinc vehicula disposuit), damit über alle Vorgänge in den Provinzen rasch nach Rom berichtet werden könnte. Während so der cursus publicus anfangs nur für den persönlichen Nachrichtendienst des Kaisers bestimmt war, vermittelte er später den ganzen amtlichen und militärischen Reiseverkehr. In dieser Form hat er lange, fast bis ans Ende des weströmischen Reiches bestanden, ja er ist sogar noch in byzantinischer Zeit nachweisbar.

Die sehr erheblichen Kosten der Beförderung mit der Post wurden den Provinzialen aufgebürdet, die unter dieser Leistung wie unter einer drückenden Fron seufzten. Nur vorübergehend haben einzelne menschenfreundliche Kaiser, wie Nerva, Hadrian, Septimius Severus, die Kosten auf die Staatskasse übernommen. Statt also, wie heute, eine Wohltat zu sein, wurde damals die Post von den Privatleuten als eine harte Last empfunden. Beamte, die mit ihr reisen wollten, bedurften dazu eines Erlaubnisscheins oder Reisepasses, diploma später auch evectio genannt. Die Scheine, mit der Unterschrift und dem Siegel des Kaisers versehen, wurden von diesem selbst oder einem stellvertretenden hohen Staatsbeamten (praefectus praetorio, Provinzstatthalter) ausgestellt und anfangs nur sehr sparsam erteilt. In späterer Zeit, etwa seit dem 4. Jahrhundert n. Chr., für das wir über das Postwesen am genauesten unterrichtet sind, riß darin großer Mißbrauch ein, indem vielfach auch fremde Gesandte, Geistliche und Soldaten mit Frauen und Kindern sich Erlaubnisscheine zur Benutzung des cursus publicus zu verschaffen wußten (vgl. Speck, Handelsgeschichte 3, 2 S. 1118).

Die Entwicklung des Postwesens begünstigten die vorzüglichen Straßen, die das römische Reich nach allen Seiten hin durchzogen, und von denen ein Teil noch heute benutzbar ist. Dabei war mit Entfernungen zu rechnen, die hinter unseren heutigen Überlandstrecken (NewYork–San Francisco, Kairo–Kapstadt, Warschau-Wladiwostok) nur wenig zurückstanden; die längste Strecke von Britannien nach Äthiopien betrug etwa 7400 km. Unterwegs waren Haltestellen (posita statio, davon das Wort »Post«) vorhanden, von denen es, unseren Kursbüchern entsprechend, Verzeichnisse mit Angabe der Entfernungen gab. Die größeren, mansiones (σταθμοί) genannt, waren durchschnittlich 20 römische = vier deutsche Meilen voneinander entfernt; bei ihnen befanden sich die Posthaltereien, auch enthielten sie Gastzimmer und allerlei Nebenräume. Die kleineren Haltestellen, mutationes, dienten nur dem Pferde- und Wagenwechsel; auf eine mansio kamen ein bis drei mutationes. Die Haltestellenvorsteher (mancipes) überwachten den Verkehr, prüften die Reisepässe, wiesen die Zugtiere an usw. Als Zugtiere wurden Pferde (veredi), Maultiere, Esel, für die Gepäckbeförderung auch Ochsen verwendet. Kuriere, soweit sie nicht liefen, bedienten sich der Pferde; außer ihrem eigenen Pferde hatten sie gewöhnlich ein Beipferd für das Gepäck. Die Wagen, meist keltischen Ursprunges, hatten sehr verschiedene Formen; als Reisewagen, für zwei bis vier Personen eingerichtet, diente gewöhnlich die vierräderige Rheda. Für besonders wichtige, kaiserliche Botschaften gab es auch eine Extrapost (cursus velox), und umgekehrt für den Frachtverkehr eine schwere, langsamere Post (cursus clabularis). Von dem bedeutenden Verkehr, der auf den römischen Straßen herrschte, können wir uns heute, wo unsere Landstraßen vereinsamt

Digitized by Google

sind, nur schwer eine Vorstellung machen (vgl. Stephan, a. a. O., S. 72). Auf den Mansionen war ein fortwährendes Kommen und Gehen, jedenfalls nicht viel anders als auf unseren größeren Eisenbahnhöfen.

Dabei herrschte in der Kaiserzeit eine Sicherheit des Verkehrs, wie sie erst in unseren Tagen wieder erreicht worden ist. »Nirgend gab es Kriege und Schlachten, Räuberhorden und Piratenflotten, sondern zu jeder Jahreszeit konnte man wandern und schaffen vom Aufgange bis zum Niedergange«, heißt es bei Epiktet (diss. 3, 13, 9). Die Oberaufsicht über das gesamte Postwesen hatte ein Reichspostdirektor in Rom (praefectus vehiculorum oder tabellarius a vehiculis). Ihm waren zahlreiche Beamte unterstellt. Das Botenpersonal bestand zumeist aus Sklaven, zum Teil auch aus Soldaten. Der cursus publicus benutzte unter Umständen auch die Wasserwege mit besonders dafür eingerichteten Eilschiffen. Einen dem cursus publicus ganz ähnlichen Eilbotendienst unterhielt Napoleon I., der auf diese Weise von Paris aus in dauernder Verbindung mit den wichtigsten Orten Europas stand. Indem er auf den Haltestellen nicht nur die Pferde, sondern auch die Kuriere wechseln ließ, konnte er zum Beispiel von Mailand in 8, von Neapel in 15 Tagen Antwort auf seine Briefe erhalten (vgl. Riepl, S. 196).

Den gesamten Privatbrief- und sonstigen Postverkehr überließ im Altertume der Staat, wie schon erwähnt, lediglich den daran Beteiligten. Wenn man unser Zeitalter das papierne zu nennen pflegt und häufig über die Massenhaftigkeit des Schreibwerkes klagt, so lehrt eine genauere Betrachtung, daß es damit im Altertume, namentlich bei den Römern, kaum besser bestellt gewesen ist. Der Briefwechsel Ciceros, der vollständigste, den wir aus dem Altertume besitzen, umfaßt gegen 900 Briefe, bildet aber gewiß nur einen ganz geringen Teil der von ihm überhaupt geschriebenen Briefe. Außerordentlich umfangreich war auch der amtliche Briefwechsel des jüngeren Plinius mit Trajan, sowie der des berühmten Arztes Galen, der die Kranken oft brieflich behandelte. Desgleichen wird von Alexander dem Großen und namentlich von Cäsar berichtet, daß sie eine Unmasse von Briefen geschrieben haben. Cäsar pflegte fast immer und überall, sogar im Reisewagen, im Reiten, im Felde, im Theater zu lesen, zu schreiben oder dem Schreiber in die Feder zu sagen. Er beschäftigte mitunter mehrere Schreiber gleichzeitig. Sogar mit Leuten, die in Rom anwesend waren, trat er durch eine Art Stadtpost oft lieber schriftlich als mündlich in Verbindung. Sein riesiger Briefwechsel würde, wenn wir ihn noch besäßen, ganz gut den Vergleich mit dem Napoleons oder Friedrichs des Großen aushalten. Auch im Privatverkehr wurde bei jeder Gelegenheit und an jedem Orte ungemein viel geschrieben. Cicero sagt einmal von sich, es sei nicht glaublich, wieviel er schreibe (ad Att. 13, 26, 2 equidem credibile non est, quantum scribam). Mitunter schreibt man nur, um etwas zu schreiben und sich in Erinnerung zu bringen. Riepl vergleicht damit treffend die Hochflut unserer Ansichtskartenschreiberei und meint, die Schreibseligkeit zur Zeit des Überganges der Republik in die Kaiserzeit habe beinahe die in unseren Tagen übertroffen, zumal in Berücksichtigung des Umstandes, daß heute durch den Druck, den Telegraphen und den Fernsprecher viel Schreibwerk überflüssig geworden ist. Die Briefboten waren in der Regel sehr zuverlässige, umsichtige und geschickte Leute. Sie trugen, wenn sie eine größere Anzahl Briefe zu bestellen hatten, diese in Taschen, Ranzen oder versiegelten Paketen. An ihre Findigkeit wurden bei der gewaltigen Ausdehnung des römischen Reiches mit seinen etwa 100 Millionen Einwohnern und bei dem Mangel an Nachschlagebüchern und Meldeämtern naturgemäß viel höhere Ansprüche gestellt als an die unserer heutigen Postbeamten. Wie schwer es gleichwohl auch damals schon war, spurlos zu verschwinden, zeigt die Wiedereinbringung eines dem Cicero entlaufenen Sklaven Dionysius, der sehr bald bei einer unbekannten

Digitized by Google

Völkerschaft Illyriens wieder entdeckt und aufgegriffen wurde. Häufig wurden Briefe statt durch besondere Boten, was ja immer kostspielig war, durch Gelegenheit befördert, von Freunden, Bekannten, Kaufleuten oder von den über das ganze Reich weithin verstreuten Beamten der Steuerpächter. Bei dem gewaltigen Verkehr auf den Hauptstraßen war es fast immer möglich, oft mehrmals an einem Tage, Briefe zur Besorgung mitzugeben, auszuwechseln oder an größeren Orten gleichsam »postlagernd« für den Empfänger zu hinterlegen. Allerdings mußte man im Altertum auf die Gelegenheit zur Beförderung warten, während man heute bei den zahlreichen Gelegenheiten zur Auflieferung von Postsendungen sagen kann, daß jetzt umgekehrt die Post auf die ihr zur Beförderung zu übergebenden Sachen wartet.

Von der Marschleistung der Truppen in alter und neuer Zeit ausgehend, untersucht Riepl (S. 123. f.) sehr genau die Geschwindigkeit der verschiedenen Beförderungsmöglichkeiten durch Fußgänger, Eilboten, Reiter, Wagen, Schiffahrt, sei es auf einem der Wege allein, sei es durch Verbindung mehrerer untereinander. Zahlreiche Beispiele und bemerkenswerte Gegenstücke aus alter und neuer Zeit zeigen dabei, daß sich hinsichtlich der Schnelligkeit die Verhältnisse bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts fast nicht geändert haben. Die Marschleistung der römischen Legionen betrug durchschnittlich 30 km täglich, für Eilmärsche 36 km. Doch sind von tüchtigen Feldherrn, wie Alexander und namentlich Cäsar, zum Teil doppelt so hohe Geschwindigkeiten erreicht worden. Die höchste Marschleistung im Altertum überhaupt erzielte Philipp III. von Mazedonien mit 90 km in 24 Stunden (nach Liv. 28, 7, 3). Diese Leistung ist auch in neuerer Zeit nicht übertroffen worden. Bei großen Übungen werden nur ausnahmsweise einmal täglich 60 bis 70 km zurückgelegt.

Sehr rasch und ausdauernd waren auch die Briefboten des Altertums, die täglich 60 bis 90 km zurücklegten und darin noch heute erreicht werden von dem eingeborenen Briefträger oder Rekaß in Marokko, wo fast noch die gleichen Verhältnisse wie im Altertume herrschen. Noch höher, bis auf mehr als 100 km täglich, brachten es die geschulten Schnell- oder Tagesläufer, wie sie bei der Vorliebe der Griechen für Athletik und Gymnastik namentlich in Griechenland ausgebildet wurden. So lief der bekannte Pheidippides in den Perserkriegen von Athen nach Sparta in zwei Tagen 225 km, und Euchidas soll sogar von Platää nach Delphi 187 km an einem Tage gelaufen sein, worauf er freilich an Erschöpfung starb. Ihn erreichte in neuerer Zeit so ziemlich der Engländer Rowell, der 1882 eine Strecke von 320 km in 35 Stunden 10 Minuten durchmaß und dabei am Leben blieb. Im übrigen halten die Ergebnisse der heutigen Leichtathletik in bezug auf Entfernungsmärsche, Dauerlauf, 100-km-Gehen usw. den Leistungen der antiken Berufsläufer ganz gut die Wage. Beim sogenannten Marathonlaufe (40 km) brauchte ein Läufer im Jahre 1896 auf der Strecke von Marathon nach Athen 2 Stunden, 58 Minuten, 50 Sekunden, im Jahre 1900 auf besserer Straße zwischen Paris und Constans sogar nur 2 Stunden, 26 Minuten, 47 Sekunden.

Reiter sind naturgemäß den Läufern an Schnelligkeit überlegen, aber nur auf kürzere, nicht auf längere Entfernungen. Ein Seitenstück zu einem Gewaltritte des älteren Cato, der im Jahre 190 v. Chr. in fünf Tagen von Hydrus nach Rom, etwa 600 km, ritt, bildet der Fernritt des Hauptmanns Förster im Jahre 1892, der die fast gleich lange Strecke von Berlin nach Wien in der gleichen Zeit auf seinem Dienstpferde zurücklegte. Zwei andere Offiziere brauchten dazu sogar nur drei Tage, doch gingen dabei ihre Pferde zugrunde.

Für eine einfache Wagenfahrt, die die Römer im allgemeinen nicht sonderlich hebten, ist ein bekanntes Beispiel die Reise des Horaz von Rom nach

Digitized by Google

Brundisium (iter Brundisinum), wobei täglich 50 bis 60 km zurückgelegt wurden. Demgegenüber wurden neuerdings bei zwei Schnellwagenfahrten Berlin–Totis 1899 und Wien–Berlin 1909 täglich 140 km erzielt.

Die Schnelligkeit des Schiffahrtverkehrs hat sich seit dem Altertume bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts so gut wie nicht geändert. Sie betrug fünf bis sieben Seemeilen = 10 bis 12 km stündlich. Eine Zusammenstellung besonders schneller Seefahrten findet sich bei Plinius (nat. hist. 13, 3 bis 4). Danach hat z. B. der römische Legat C. Flavius die Reise von Ostia nach Afrika schon in zwei Tagen zurückgelegt; das ergibt stündlich sieben Seemeilen = $12^1/_2$ km. Mit dieser Geschwindigkeit hätte Flavius in 18 Tagen von Liverpool nach New York gelangen können. Das erste transatlantische Dampfschiff brauchte im Jahre 1819 für diese Strecke, die unsere Riesendampfer jetzt in $4^1/_2$ Tagen zurücklegen, noch 26 Tage.

Alle die genannten Geschwindigkeiten lassen sich ganz bedeutend steigern durch Arbeitsteilung, Anwendung des Ablösungsverfahrens und Vereinigung der verschiedenen Beförderungsarten. So läßt sich beim Eilbotenlaufe, wie er neuerdings wieder viel geübt wird und im Jahre 1913 bei der Einweihung des Völkerschlachtdenkmals in Leipzig ausgeführt wurde, fast Personenzugsgeschwindigkeit, 25 km stündlich, erreichen. Für berittene Relaiskuriere sind aus alter wie neuerer Zeit Geschwindigkeiten von 40 Meilen = 300 km täglich wiederholt bezeugt. Genau die gleiche Geschwindigkeit erzielte mit einer Relais-Wagenfahrt Tiberius auf einer Reise von Rom nach Germanien zu seinem kranken Bruder Drusus (Plinius nat. hist. 7, 84). Sehr rasche und andauernde Wagenfahrten, wobei die Wagen Tag und Nacht nicht verlassen wurden, führte im Altertume Cäsar, in neuerer Zeit besonders Napoleon I. aus, der mitunter 100 Stunden ohne Unterbrechung im Wagen zubrachte und darin auch arbeitete, aß und schlief. Für seine Schlittenreise aus Rußland nach Paris, 2100 km, brauchte er nur 13 Tage; er legte täglich über 160 km zurück. Auch Bismarck fuhr bei seiner Ernennung zum Gesandten in Petersburg auf der Reise dahin 130 Stunden lang ohne Aufenthalt (Entfernung etwa 1300 km). Eine der schnellsten aus dem Altertume bekannten Reisen ist eine aus Seefahrt und Wagenfahrt zusammengesetzte Reise des Freigelassenen Icelus, der die Nachricht von Neros Tode von Rom nach Clunia in Spanien an Galba überbrachte und dazu nicht ganz 7 Tage brauchte, also täglich 330 km zurücklegte (vgl. Speck, Handelsgeschichte 3, 2, S. 1114). Als Gegenstück zu dieser führt Riepl (S. 208) die im Juni 1815 erst zu Pferde, dann zur See und zuletzt zu Wagen ausgeführte zweitägige Reise des Geldmanns Nathan Maier Rothschild von Waterloo nach London an (Entfernung 335 km, täglich 167 km), der als erster die Nachricht vom Siege Wellingtons überbrachte und dabei an der Börse 1 Million Pfund Sterling verdiente. Der amtliche Eilbote brauchte damals zu seiner Reise drei Tage.

Schließlich ist noch einer Art der Beförderung von Nachrichten zu gedenken, die alle bisher genannten an Schnelligkeit übertrifft, nämlich die Verbreitung durch das Gerücht. Seine fabelhafte, unheimliche Geschwindigkeit heben die Alten an vielen Stellen hervor, und die Dichter, wie Vergil und Ovid, schildern es in lebhaften Farben als dämonisches Flügelwesen. In der Form der oben erwähnten Rufpost wird seine Schnelligkeit mitunter auch heute noch ausgenutzt, zum Beispiel bei Mitteilungen an Postenketten, Schützenlinien oder an eine dichtgedrängte, nach Hunderttausenden zählende Menschenmenge, wo der einfache Zuruf von Mund zu Mund vortreffliche Dienste leistet. So wurde in Nürnberg das Nahen eines Zeppelinluftschiffs und in Berlin das Unterbleiben seiner Ankunft auf Anordnung des Polizeipräsidiums durch eine Postenkette von Schutzleuten der versammelten Menschenmenge bekanntgegeben.

Digitized by Google

Eins der wenigen Gebiete, auf dem die Römer schöpferisch und selbständig hervorgetreten sind, ist das Zeitungswesen, während sie auf dem Gebiete des Signal- und Postwesens nur das bei den Griechen und anderen Vorgefundene weiter ausgebildet haben. Denn was bei den Griechen »Tageblätter (ἐφημερίδες)« hieß, das hat mit dem, was wir unter Zeitung verstehen, nichts zu tun, sondern gehört zum geschichtlichen Schrifttum ähnlich etwa wie Cäsars Tagebücher (commentarii) über den Gallischen Krieg. Als ersten Zeitungsleiter kann man den römischen Oberpriester (pontifex maximus) ansehen. Das erste nämlich, was jede Zeitung auch noch heute ihren Lesern mitteilt, ist die Angabe des Tages; an diese schließen sich die Tagesneuigkeiten. Etwas ganz Ähnliches wird vom römischen Oberpriester berichtet, der die Oberaufsicht über den Kalender führte und alljährlich in seinem Amtshaus eine weiße Tafel (album) öffentlich aufzustellen pflegte, auf der zunächst die obersten Beamten des Jahres, nach denen man bekanntlich rechnete, und dann besonders wichtige Ereignisse mit Hinzufügung des Kalendertags verzeichnet oder vielleicht auch unter dem betreffenden Tage eingetragen wurden (Cic. de or. 2, 52 res singulorum annorum mandabat litteris pontifex maximus referebatque in album et proponebat tabulam domi). Die Aufzeichnungen wurden dann gesammelt und zu Jahrbüchern (annales) verarbeitet, wodurch sie geschichtliches Gepräge erhielten. Ein wirklicher Staats- oder Reichsanzeiger, der über die Verhandlungen des Senats und des Volkes berichtete, wurde zuerst begründet und herausgegeben von Julius Cäsar in seinem Konsulatsjahre 59 v. Chr. (Sueton Caes. 20 inito honore primus omnium instituit, ut tam senatus quam populi diurna acta confierent et publicarentur). Cäsar ist bekanntlich auch, was wieder auf den engen Zusammenhang zwischen Zeitung und Zeitrechnung hindeutet, der Begründer des nach ihm benannten Julianischen Kalenders. Jener amtliche Reichsanzeiger ist, anfangs wohl nur in Zwischenräumen, später täglich, bis zum Ende der Kaiserzeit erschienen und hat somit, abgesehen vielleicht von der Pekinger Staatszeitung, die bis ins 8. Jahrhundert v. Chr. zurückreichen soll, von allen Zeitungen der Welt die meisten Jahrgänge aufzuweisen.

Daß Cäsar auch schon eine Ahnung von der gewaltigen Macht der Tagespresse hatte und sich ihrer hier und da wohl zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung bediente, in derselben Weise, wie es heute durch die halbamtliche Presse geschieht, darauf deutet mancherlei hin. So hat er die für das Staatsleben hochwichtige Tatsache der Ablehnung der ihm angebotenen Königskrone in die Acta diurna, wenn auch vielleicht erst auf einem Umwege durch die Fasti (d. i. den Kalender), hineingebracht; ebenso darf man wohl annehmen, daß die ersten Berichte über seine Feldzüge in Gallien, Germanien, Britannien und über die dortigen Zustände von ihm in die acta aufgenommen worden sind. Der Name dieses Staatsanzeigers ist kurzweg acta, griechisch ὑπομνήματα; daneben finden sich allerhand Beiwörter, wie acta diurna, acta publica, acta urbana oder urbis, acta populi Romani usw. In welchem Verhältnisse diese verschiedenen acta zueinander stehen, ist eine umstrittene, viel erörterte Frage. Riepl unterscheidet dreierlei acta: 1) acta senatus, 2) acta populi, 3) acta urbana. Die ersten beiden gehören eng zusammen und enthalten die amtlichen Bekanntmachungen über die Verhandlungen im Senat und in der Volksversammlung, die zum Zwecke der Verbreitung öffentlich ausgestellt wurden. Ihr Inhalt wurde von nichtamtlichen Zeitungschreibern, deren es wahrscheinlich schon lange vor Cäsar in den letzten Zeiten der Republik eine Menge gegeben hat, abgeschrieben, vervielfältigt und durch Nachrichten über allerhand bemerkenswerte Vorkommnisse nichtamtlicher Art, vorwiegend aus Rom, erweitert. Auf diese Weise entstanden die acta urbana oder urbis, die ihrem Inhalte nach große Ähnlichkeit mit den Briefen Ciceros hatten, die ja auch

Digitized by Google

eine Fülle das Staatsleben betreffender und anderer Nachrichten enthalten, so daß sich in ihnen die ganze Zeitgeschichte aufs lebhafteste und anschaulichste widerspiegelt, nur mit dem Unterschiede, daß die Briefe Ciceros immer mehr subjektiv gehalten sind und mehr geschichtlichen als tagesschriftstellerischen Wert haben, während umgekehrt bei den acta urbana, die von gewerbsmäßigen Abschreibern niederen Standes (operarii) zusammengestellt und verbreitet wurden, die tagesschriftstellerische Eigenart die geschichtliche überwiegt. Man kann sie als Briefzeitung, die Briefe des Cicero, Plinius und anderer berühmter Männer dagegen als Zeitungsbriefe bezeichnen; bei diesen herrscht das Brief-, bei jenen das Zeitungsgepräge vor (vgl. Riepl, S. 379). In ähnlicher Weise wurde im 16. Jahrhundert in Briefen einem besonderen, für den Empfänger bestimmten Teile ein zweiter, für die Öffentlichkeit bestimmter Teil beigefügt, den man »Avise«, »Beylagen«, »Zettel« oder »Zeitungen« nannte. Hieraus sind unsere heutigen Zeitungen entstanden (vgl. Salomon Geschichte des deutschen Zeitungswesens, S. 7 f.). Einen gewerbsmäßigen Zeitungsverfertiger, namens Chrestus, gewissermaßen den ersten Zeitungschreiber oder Nachrichtensammler von Beruf, erwähnt Cicero, der ja selbst der glänzendste Vertreter des Altertums für das Tagesschriftstellertum im höheren Sinne ist, in einem Briefe an Caelius (ad fam. 8, 1) vom Jahre 58 v. Chr. Als Caelius von dem in Cilicien weilenden Cicero um ganz genaue Auskunft über alle Vorgänge in der Heimat ersucht wurde, hat er aus Mangel an Zeit jenen Chrestus mit der Berichterstattung beauftragt, der nun auf Caelius Kosten (impensa mea) alles mögliche, Senatsbeschlüsse, Erlasse, Spiele, Rechtshändel, Gerüchte, Stadtklatsch in einem dicken Hefte gesammelt und dem Cicero übersandt hat.

Eine andere Eigenart erhielten die acta urbana im Anfange der Kaiserzeit, als die freie Meinungsäußerung vom kaiserlichen Hofe aus immer mehr unterdrückt und das ganze Zeitungswesen gewissermaßen zum Alleinrechte gemacht und unter staatliche Aufsicht gestellt wurde. Damals scheint der Staats- oder Reichsanzeiger (acta publica) sich auch der außeramtlichen Berichterstattung bemächtigt und den Inhalt der acta urbana mit in sich aufgenommen zu haben, so daß er gleichsam wie viele unsrer heutigen Blätter in einen amtlichen und in einen nichtamtlichen Teil zerfiel. Nun konnte keine am Hofe irgendwie mißliebige Nachricht mehr in die Öffentlichkeit gelangen, und dem außeramtlichen Zeitungswesen verblieb fortan nur die Vervielfältigung und Verbreitung der im kaiserlichen Amtsblatt enthaltenen Nachrichten, wobei allerdings auch die in republikanischer Zeit noch vorhandene Verantwortlichkeit wegfiel. Freilich trat damit an die Stelle der außerordentlichen Regsamkeit der Tagesschriftsteller, wie sie im letzten Jahrhunderte der Republik zu Ciceros und Cäsars Zeit zu beobachten ist, eine Erstarrung und ein allmählicher Verfall des Zeitungswesens, so daß am Ende der Entwicklung die acta publica »den Typus eines farblosen Generalanzeigers oder sogenannten Intelligenzblatts« darstellen. Ihre Zusammenstellung geschah im kaiserlichen Arbeitszimmer. Als oberster Leiter des Zeitungswesens erscheint inschriftlich schon zur Zeit des Augustus ein procurator ab actis urbis aus dem Ritterstande (vgl. Hirschfeld, kaiserl. Verwaltungsbeamte, S. 324). Die acta publica sind sicherlich auch von Tacitus, Plinius u. a. eifrig gelesen und in ihren Werken benutzt worden.

Digitized by Google

Der Entwurf eines schweizerischen Postsparkassengesetzes.

Der schweizerische Bundesrat hat der Bundesversammlung am 22. Mai 1914 den Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend die Postsparkasse, vorgelegt. Der Entwurf hat eine mehr als drei Jahrzehnte umfassende Vorgeschichte. Schon im Jahre 1881 wurde die Einführung der Postsparkasse im Nationalrat erwogen, im Jahre 1886 wurde sie im Auftrage des eidgenössischen Finanzdepartements durch Prüfung der Einrichtungen der belgischen Postsparkasse in Brüssel weiter gefördert. Obwohl schon damals die Vorteile der Postsparkasse augenfällig waren, hielt der Bundesrat eine abwartende Stellung für angezeigt, weil das Finanzdepartement zu jener Zeit durch die Umgestaltung des Banknotenwesens vollauf in Anspruch genommen und weder dieses Departement noch das Postdepartement in der Lage war, die Verwaltung der Postsparkassengelder zu übernehmen. Anderseits fehlte es an einer Bank, der diese Aufgabe hätte übertragen werden können. Endlich bestanden Bedenken hinsichtlich der Kriegsgefahr.

Bei dieser Sachlage beschränkte man sich im Bundesratsbeschlusse vom 5. Februar 1895 auf die Ermächtigung der Postverwaltung, den Sparkassen auf Antrag die Einlieferung von Spareinlagen in Postwertzeichen zu gestatten. Die Postverwaltung wurde verpflichtet, den Sparkassen die Wertzeichen unter Abzug einer Vergütung von anfänglich 1 v. H., später $^1/_2$ v. H. gegen bares Geld auszutauschen. Die von der Maßnahme erhoffte Belebung der Spartätigkeit blieb jedoch aus. Im ganzen machten nur 21 Sparkassen von der Einrichtung Gebrauch, und zwar 7 öffentliche Sparkassen — die Gesamtzahl beträgt 385 —, 13 Schulsparkassen und 1 Anstalt. Von rund 380 Millionen Fr., die im Jahre 1913 gespart wurden, gingen nur 62 000 Fr. in Wertzeichen ein.

Weiterhin wurde die Einzahlung von Sparbeträgen auf die Postscheckkonten der Sparkassen ermöglicht. Auch diese Maßregel erwies sich als wenig wirksam. Gerade die kleinen Sparer, für die die Sparkassen vornehmlich geschaffen sind, haben eine Abneigung gegen die Benutzung der Postscheckeinrichtungen für Sparzwecke. Sie sehen eine Einzahlung erst mit der Eintragung im Sparbuch als vollzogen an; für Einzahlungen mit Zahlkarte geschieht die Eintragung aber erst bei gelegentlicher Vorlegung des Buches an der Sparkasse. Für Rückzahlungen gewährt der Scheckdienst keinerlei Erleichterungen, weil es dazu erst der vorherigen Einsendung des Sparbuchs an die Sparkasse oder der Vorlegung des Buches am Schalter der Kasse bedarf.

Nachdem seit der ersten Erörterung im Jahre 1881 mannigfache Stimmen für und wider die Postsparkasse laut geworden waren, forderte der Nationalrat im Jahre 1907 den Bundesrat auf, »Bericht und Antrag über die Einführung der Postsparkassen in der Schweiz einzubringen«. Die Frucht dieser Aufforderung ist der vorliegende, nach allen Richtungen sehr gründlich vorbereitete Entwurf, vor dessen Feststellung in zwei Lesungen Vertreter aller in Betracht kommenden Berufskreise und Behörden — Banken, Sparkassen, Handel, Gewerbe, Landwirtschaft, Arbeiterschaft, Justiz- und Finanzdepartement, Ober-Postdirektion — gehört worden sind. Zuvor hatte das Postdepartement eine Äußerung der Kantonsregierungen herbeigeführt. Dabei sprachen sich 12 von 25 Regierungen zustimmend aus, und zwar die, deren Kantone $^2/_3$ der bestehenden öffentlichen Sparkassen und nahezu $^7/_{10}$ der Gesamtbevölkerung der Schweiz umfassen. — Auch die Besichtigung und Prüfung der Einrichtungen der österreichischen und der französischen Post-

Digitized by Google

sparkasse durch Beamte des Post- und Finanzdepartements hatte ein günstiges Ergebnis.

Das Ziel einer vorbildlichen Einrichtung des Sparwesens erblickt die Begründung des schweizerischen Entwurfs in einer so weit gehenden örtlichen und zeitlichen Erleichterung der Sparbetätigung, daß jeder Sparfähige sein Erübrigtes ohne Mühe und nennenswerten Zeitverlust anlegen kann. Denn der Erfolg des Sparens, so wird mit Recht ausgeführt, beruht nicht nur auf dem Willen, die Ausgaben hinter den Einnahmen zurückbleiben zu lassen, sondern ebensosehr auf der Möglichkeit, das Ersparte im richtigen Augenblick in die Sparkasse legen zu können, weil jede Verzögerung in der Ablieferung die Gefahr in sich schließt, daß das Geld zu anderen Zwecken verwendet wird und dann den Weg zur Sparkasse nicht mehr findet.

Von diesem Ziele ist das bestehende Sparkassenwesen der Schweiz sowohl hinsichtlich der Zahl der Kassen und ihrer Verteilung als auch hinsichtlich der Zugänglichkeit noch weit entfernt. Nach der Sparkassenstatistik vom Jahre 1908 waren für 3157 Gemeinden nur 385 öffentliche Sparkassen mit 1148 Zweigstellen vorhanden. 1941 Gemeinden waren ohne eine öffentliche Sparkasse. Die Kassenstunden sind bei den meisten Kassen auf die Zeit von 8 bis 12 und von 2 bis 5 oder 6 Uhr beschränkt. An den Sonntagen sind nur 22 Kassen geöffnet. Besonders ungünstig liegen die Verhältnisse bei den 1148 Zweigstellen, bei denen die Vertretung der Sparkasse meist eine Nebenbeschäftigung ist, die nicht in regelmäßigen Kassenstunden wahrgenommen wird.

Unter den unzureichenden Einrichtungen leiden vorwiegend die Kreise der Bevölkerung, für deren Bedürfnisse die Sparkassen hauptsächlich bestimmt sind. Das ist einmal die Landbevölkerung, der die ungenügende Zahl von Sparstellen das Sparen empfindlich erschwert, sodann sind es die sogenannten arbeitenden Klassen der Stadtbevölkerung, denen eine Sparkasse wenig nützt, die nur während eines Teiles der Arbeitszeit offen, vor Beginn und nach Beendigung der Arbeit aber geschlossen ist. Daß diese Kreise die vorhandenen Spareinrichtungen nicht in dem wünschenswerten Maße benutzen, geht auch aus dem Rückgange der kleineren Guthaben (bis 500 Fr.) hervor, der für die Zeit von 1881 bis 1908 5,1 v. H. beträgt. Auch die verhältnismäßig geringe Zahl der Sparbücher — von den 1908 gezählten 3 554 672 Einwohnern der Schweiz besaßen rund 1 650 000 keinerlei Sparguthaben — bestätigt die Unzulänglichkeit der bestehenden Einrichtungen.

Der Bundesrat sieht in der Postsparkasse das hervorragendste Mittel, die minderbemittelten Klassen sowie die Jugend für den Spargedanken zu gewinnen, und ist der Ansicht, daß diese Erkenntnis der Postsparkasse zu ihrer bisherigen großen Verbreitung verholfen hat. Daß die Postsparkasse tatsächlich für die Ersparnisse des kleinen Mannes in erster Reihe in Betracht kommt, ergibt sich aus der folgenden Vergleichung des durchschnittlichen Guthabens bei den Postsparkassen und den anderen Sparkassen im Jahre 1908 (S. 238). Danach ist nur in Belgien das Postsparkassenguthaben größer als das bei anderen Sparkassen, was seine Ursache darin hat, daß in Belgien die anderen Sparkassen vor der Postsparkasse völlig zurücktreten.

Von der Einführung der Postsparkasse erhofft der Entwurf die wirksamste Befreiung der Spareinrichtungen von den ihnen noch anhaftenden Mängeln. Die Zahl der Sparstellen würde sich um mehr als 4000 erhöhen; jede Gemeinde würde nicht nur ohne Opfer zu einer eigenen Sparkasse gelangen, viele Gemeinden würden sogar mehrere Sparstellen erhalten. Auch die Landbriefträger und Landboten würden mit der Ver-

Digitized by Google

Durchschnittliches Guthaben

Land	bei der Postsparkasse Fr.	bei anderen Sparkassen Fr
Belgien	338	124
Frankreich	291	463
Großbritannien	372	739
Italien	302	1 011
Niederlande	228	487
Österreich	114	1 434
Schweden	116	671
Ungarn	143	1 826.

mittelung von Ein- und Rückzahlungen betraut werden, so daß sich der tatsächliche Zuwachs an Spargelegenheiten auf rund 5600 beziffern würde. Die Schalterstunden wären dieselben wie für die übrigen Zweige des Postdienstes. Dadurch bekämen alle Kreise der Bevölkerung Gelegenheit, mit der Sparkasse zu einer ihnen genehmen Zeit zu verkehren. Um mit Hilfe der Postsparkasse den Gedanken der Volkssparkasse im weitesten Umfang auch hinsichtlich der Sparbeträge zu verwirklichen, soll die niedrigste Einlage auf 1 Fr. festgesetzt, daneben aber die Möglichkeit gewährt werden, kleinere Beträge bis zu 1 Fr. zunächst in Postwertzeichen auf Sparkarten zu sammeln und dann in die Sparkasse einzulegen. Ein- und Rückzahlungen sollen ohne Rücksicht auf den Ausstellungsort des Sparheftes bei jeder beliebigen schweizerischen Poststelle zulässig sein.

Obgleich hiernach die Postsparkasse auf eine möglichst breite Grundlage gestellt werden soll, ist sie doch keineswegs als Wettbewerb für die übrigen Sparanstalten gedacht. Ihre Wirksamkeit soll vielmehr erst da beginnen, wo die anderen Spareinrichtungen versagen; sie soll also gleichsam das Schlußglied in der Kette der Spargelegenheiten sein und rein ergänzende Bedeutung haben. Diese Absicht wird in folgender Weise erreicht:

1. durch die Beschränkung des Geschäftskreises auf die Annahme von Spareinlagen auf Sparhefte (Art. 1);
2. durch die Beschränkung der Zahl der Sparhefte zugunsten des nämlichen Einlegers auf ein Sparheft (Art. 2);
3. durch die Aufnahme der Bestimmung, daß der Zinsfuß der Postsparkasse um mindestens $^1/_2$ v. H. unter dem durchschnittlichen Zinsfuße der Kantonalbanken für Einlagen auf Sparhefte bleiben muß (Art. 3);
4. durch die Begrenzung des verzinsbaren Guthabens auf 1500 Fr. (Art. 3);
5. durch die Rückleitung eines Teiles der Spargelder in Form von Anlagen an die Gemeinden, Kantone, Kantonalbanken sowie an andere vom Bundesrate zu bezeichnende Banken und Sparkassen, die ihre Rechnung veröffentlichen, und zwar, soweit die Rücksichten auf die Zahlungsbereitschaft es erlauben, im Betrage von mindestens 50 v. H. (Art. 6).

Der Bundesrat erwartet von der auf solcher Grundlage eingerichteten Postsparkasse nicht nur keine Benachteiligung, sondern sogar einen Gewinn für die übrigen Sparkassen. Er rechnet damit, daß die Einleger bei der Postsparkasse in der Hauptsache neue Sparer sind, die ihr Guthaben, wenn es eine

Digitized by Google

gewisse Höhe erreicht hat, zurückziehen und mit größerem Zinsgewinne bei einer anderen Sparkasse anlegen werden. Für die Richtigkeit dieser Auffassung werden die im Auslande gemachten Erfahrungen angeführt, wie sie sich aus den nachstehenden Übersichten ergeben.

I. Die Entwicklung der anderen Sparkassen seit der Einführung der Postsparkasse.

Land	Jahr[1])	Kassen	Sparhefte	Guthaben in 1000 Fr.
Belgien	1869	9	38 402	24 128
	1910	8	46 997	60 516
Frankreich	1881	542/908[2])	4 199 228	1 408 900
	1908	549/1654[2])	7 948 000	3 680 100
Großbritannien	1860	?	1 585 778	1 040 536
	1910	?	1 827 460	1 318 194
Japan	1905	?	5 898 486	220 532
	1910	?	7 507 249	382 314
Italien	1875[3])	ungef. 160	769 257	527 201
	1910[3])	208	2 261 227	2 397 107
	1875[4])	136	77 053	72 374
	1910[4])	?	?	1 197 278
Niederlande	1880	273	224 069	77 009
	1909	346	433 209	217 931
Österreich	1882	345	1 690 540	1 735 301
	1909	655	4 119 295	6 005 944
Schweden	1883	369	891 352	272 291
	1910	459	1 578 711	1 142 843
Ungarn	1885[3])	434	?	746 109
	1910[3])	1 025	1 217 012	2 398 281
	1885[4])	578	?	154 001
	1910[4])	4 491	817 657	1 459 605.

[1]) Das erstgenannte Jahr bedeutet das Jahr vor der Eröffnung der Postsparkasse. Bei Japan sind aus dem Jahre vor der Eröffnung der Postsparkasse (1875) Zahlenangaben nicht vorhanden; als Vergleichsjahr ist das erste Jahr (1905) gewählt worden, für das Zahlenangaben vorliegen.

[2]) Die Zahlen hinter dem Bruchstriche bedeuten die Zweigstellen.

[3]) Eigentliche Sparkassen.

[4]) Andere Spareinrichtungen.

Digitized by Google

II. Die Zunahme der Spareinlagen bei den anderen Sparkassen während eines Zeitraums von fünf Jahren vor und nach der Einführung der Postsparkasse (in 1000 Fr.).

Land	Zunahme vor der Einführung der Postsparkasse	Zunahme nach der Einführung der Postsparkasse	Mehrzunahme
Frankreich	639 900	905 000	265 100
Italien	246 969	264 326	17 357
Österreich	422 751	556 138	133 387
Schweden	76 410	90 724	14 314
Ungarn	221 405	310 554	89 149
	1 607 435	2 126 742	519 307.

Im Gegensatze zu der früheren Auffassung hält der Bundesrat die Kriegsgefahr nicht für so schwerwiegend, daß es sich rechtfertigen ließe, einzig um deswillen eine als segensreich erkannte Einrichtung für alle Zeit zu unterlassen. Höher wird die Möglichkeit einer Massenrückziehung der Einlagen in unruhigen Zeiten bewertet. Doch sei eine derartige Bewegung meistens nur von ganz kurzer Dauer und mache sich gegen staatliche Sparkassen ohnehin weniger fühlbar als gegen nichtstaatliche.

Der Gesetzentwurf regelt nur die wichtigsten Vorschriften. Das weniger Wichtige ist einer vom Bundesrate zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorbehalten. Aus den Bestimmungen des Entwurfes ist im einzelnen noch folgendes hervorzuheben.

Die Postsparkasse wird aus Gründen der Einfachheit und Billigkeit an die Postverwaltung angegliedert, nicht als selbständige Anstalt eingerichtet. Ihre Aufgabe soll sich nach ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes auf die Entgegennahme und Verzinsung von Spareinlagen beschränken (Art. 1). Die rechnungspflichtige Poststelle, die die erste Einlage entgegennimmt, fertigt dem Einleger ein auf seinen Namen lautendes Sparheft aus, das bei jeder weiteren Einzahlung vorzulegen ist. Als Einleger gilt derjenige, zu dessen Gunsten die erste Einzahlung geleistet wird. Die Postverwaltung ist zwar befugt, den Vorzeiger des Sparhefts als verfügungsberechtigt zu betrachten; sie kann aber bei Rückzahlungen in zweifelhaften Fällen den Nachweis der Verfügungsberechtigung fordern. Gegen eine offenbar mißbräuchliche Inanspruchnahme der Postsparkasse kann die Postverwaltung die erforderlichen Maßnahmen treffen (Art. 2). Hierbei ist an die übermäßige Verwendung des Postsparhefts als Kreditbrief, die fortgesetzte leichtfertige Abhebung des Guthabens sogleich nach der Einzahlung durch Kinder usw. gedacht. Für Fälle dieser Art ist beabsichtigt, der Postverwaltung das Recht zu geben, die bei ihr angelegten Beträge jederzeit mit zehntägiger Frist zu kündigen. Art. 3 regelt die Verzinsung der Einlagen in der auf S. 238 unter 3 und 4 angegebenen Weise. Der Zinsfuß wird von Zeit zu Zeit durch den Bundesrat festgesetzt. Zinsfuß und Gebühren sollen so bemessen werden, daß die Verwaltungskosten gedeckt und angemessene Rücklagen gemacht werden können (Art. 8 Abs. 4). Bruchteile von Franken werden nicht verzinst. Die Verzinsung soll unterbleiben, wenn das ganze Guthaben vor Ablauf von drei Monaten, vom Tage der Ausstellung des Sparhefts an gerechnet, abgehoben wird. Diese Be-

Digitized by Google

stimmung soll der Postverwaltung ein angemessenes Entgelt in den Fällen sichern, in denen das Postsparheft, hauptsächlich von ausländischen Reisenden, für die Dauer ihres Aufenthaltes in der Schweiz als Kreditbrief benutzt werden sollte. Für die Pfändung, die Arrestlegung und die Einbeziehung des Guthabens aus dem Sparheft in eine Konkursmasse gilt das Sparheft als Inhaberpapier (Art. 4)[1]. Für die Verjährung der Guthaben bei der Postsparkasse gelten die Bestimmungen des Obligationenrechts. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem der letzten Eintragung ins Sparheft folgenden Tage; die Verjährung kann aber von der Postverwaltung nur geltend gemacht werden, wenn sich auf eine durch eingeschriebenen Brief, oder, im Falle der Unbestellbarkeit, auf eine durch sie erlassene öffentliche Aufforderung innerhalb Jahresfrist kein Berechtigter meldet (Art. 5)[2]. Der Entwurf hält es der Rechtseinheit wegen für richtiger, hinsichtlich der Verjährung beim allgemeinen Rechte zu bleiben, statt davon abzuweichen. Die verfügbaren Gelder der Postsparkasse werden für Rechnung der Postverwaltung durch die schweizerische Nationalbank zinstragend angelegt und verwaltet. Diese wird sich dabei mit der Postverwaltung und dem eidgenössischen Finanzdepartement in Benehmen setzen. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Bundesrat (Art. 6). Während die Anlegung und Verwaltung der im Postscheckdienst aufkommenden Gelder durch die Ober-Postdirektion im Benehmen mit dem eidgenössischen Finanzdepartement geschieht, ist hier die Aufgabe gegen eine bestimmte Entschädigung der Nationalbank zugewiesen. Die Gelder sollen — unter Wahrung steter Zahlungsbereitschaft und unter Aufrechterhaltung des Grundsatzes der Selbsterhaltung (Art. 8 Abs. 1) — nach volkswirtschaftlichen und nicht nach staatsgeldlichen Gesichtspunkten angelegt werden. In dieser Beziehung enthält der Entwurf die auf S. 238 unter 5 mitgeteilte Vorschrift, daß mindestens 50 v. H. der zu fester Anlegung bestimmten Gelder in die Kantone zurückfließen sollen, wobei die einzelnen Landesgegenden tunlichst nach Maßgabe der aus ihnen herrührenden Sparkasseneinlagen zu berücksichtigen sind. Die schweizerische Postsparkasse würde sich darin scharf von anderen Postsparkassen unterscheiden, von denen die meisten ihre Gelder ausschließlich oder zum größten Teile in Staatspapieren anlegen. Ein Ausleihen von Geldern auf Hypotheken ist nicht in Aussicht genommen. Der Entwurf hält das Hypothekargeschäft, das ausgedehnte Personen- und Ortskenntnis erfordere, für die Postsparkasse nicht für geeignet. Im übrigen wird damit gerechnet, daß ein großer Teil der den Kantonen wieder zufließenden Gelder ohnehin

---

[1]) Vgl. dazu:

1. aus dem Bundesgesetz über Schuldbeitreibung und Konkurs vom 11. April 1889 Art. 98 ... »Inhaberpapiere ... werden vom Betreibungsamt in Verwahrung genommen.«

   Art. 243 ... »ebenso kann die Verwertung von Wertpapieren und anderen Gegenständen, die einen Börsen- oder Marktpreis haben, sofort angeordnet werden.«

   Art. 275. »Der Arrest wird nach den in den Art. 91 bis 109 für die Pfändung aufgestellten Vorschriften vollzogen.«

2. Aus dem schweizerischen Zivilgesetzbuche vom 10. Dezember 1907.

   Art. 901. »Bei Inhaberpapieren genügt zur Verpfändung die Übertragung der Urkunde an den Pfandgläubiger.«

[2]) Nach Art. 127 des schweizerischen Obligationenrechts vom 30. März 1911 beträgt die allgemeine Verjährungsfrist (für »alle Forderungen, für die das Bundeszivilrecht nicht etwas anderes bestimmt«) zehn Jahre.

Digitized by Google

zur Befriedigung des Kreditbedürfnisses der Grundeigentümer verwendet werden wird. Der Bund haftet für die der Postsparkasse anvertrauten Einlagen (Art. 7). Art. 8 regelt die Stellung der Postsparkasse in rechnerischer Beziehung. Danach werden die Überschüsse der Postsparkasse zur Bildung einer Rücklage verwendet, bis diese 10 v. H. der Einlagen erreicht hat. Betriebsverluste werden aus der Rücklage, und wenn diese dazu nicht ausreicht, vorschußweise aus der Bundeskasse gedeckt.

Zur Wahrnehmung der Verwaltungsgeschäfte, die aus dem neuen Dienstzweig erwachsen, soll bei der Ober-Postdirektion eine besondere Dienstabteilung, das »Postsparkasseninspektorat«, eingerichtet werden. In den Postkreisen werden für die Besorgung des Postspardienstes die bestehenden Dienststellen nach Bedarf ergänzt (Art. 9).

Der wesentliche Inhalt der Vollziehungsverordnung ist in Art. 10 bestimmt. Durch die Vollziehungsverordnung sollen festgesetzt werden:

a) Der Mindestbetrag einer Einlage.

Vgl. dazu das vorher, auch über die Ausgabe von Sparkarten, Gesagte. Mittels Sparkarte sollen zugunsten des nämlichen Einlegers nicht mehr als 10 Fr. im Monat eingelegt werden dürfen. Schulen und Sparvereinen gegenüber sollen Ausnahmen zulässig sein.

b) Die Form der Verfügungen über das Guthaben aus dem Sparhefte.

Das Sparheft soll freizügig, Rückzahlungen sollen in der Regel auf Sicht zulässig sein. Da Einsprüche des Ehemanns, der Eltern, des Vormundes usw. gegen Rückzahlungen eine gewisse Zeit brauchen, bis sie allen in Betracht kommenden Dienststellen mitgeteilt sein können, muß der Bundesrat das Recht haben, die Form zu bestimmen, in der Verfügungen über das Guthaben zu treffen sind, um für die Postverwaltung gültig zu sein. Verfügungen irgendwelcher Art über den Anspruch aus dem Sparhefte sollen nur unter Vorlegung des Sparhefts getroffen werden können und der Vormerkung durch die Postverwaltung im Sparhefte bedürfen, um für sie verbindlich zu sein.

c) Die Rückziehungsarten.

Rückzahlungen sollen zulässig sein:

1. Auf Sicht.

Bei jeder rechnungspflichtigen Poststelle sollen täglich bis zu 50 Fr. gegen Vorzeigung des Sparhefts abgehoben werden können. Die Abhebung soll auch durch Vermittelung einer nicht rechnungspflichtigen Postablage oder der Landbesteller stattfinden können, würde dann aber etwas längere Zeit beanspruchen, weil dabei die nächste rechnungspflichtige Poststelle mitzuwirken hätte.

2. Mit Ermächtigung des Postsparkasseninspektorats.

Der Ermächtigung des Postsparkasseninspektorats würde es bei Rückzahlungen von mehr als 50 Fr. täglich bedürfen (aus Sicherheitsgründen), außerdem bei Rückzahlungen aus Anlaß der Aufhebung eines Sparkontos (wegen der Auszahlung der Zinsen).

3. Telegraphisch.

Höchstbetrag 100 Fr. täglich.

Digitized by Google

d) Die Zahlungsfristen.

Für Zahlungen von mehr als 200 Fr. innerhalb 10 Tage kann die Postverwaltung sich eine Frist von 10 Tagen vorbehalten; davon soll aber nur im Notfalle Gebrauch gemacht werden.

e) Das Tilgungsverfahren für abhanden gekommene Sparhefte.

f) Beginn und Ende der Verzinsung.

Die Verzinsung soll mit dem 1. oder 16. Monatstage nach der Einzahlung beginnen und mit dem 15. oder letzten Monatstage vor der Rückzahlung aufhören. — Einmal im Jahre muß das Sparheft zu Prüfungszwecken und zur Nachtragung der Zinsen an das Postsparkasseninspektorat eingesandt werden.

g) Die Gebühren.

Die Gebühren sollen auf das Notwendigste beschränkt werden. Ein- und Auszahlungen bis zu 20 Fr. finden unentgeltlich statt; für Beträge von mehr als 20 Fr. sollen 10 Rappen erhoben werden, wenn die Einzahlung oder Abhebung durch Vermittelung der Landbriefträger und Landboten geschieht. Die Gebühr soll dem vermittelnden Unterbeamten zufallen. — Für vorzeitig aufgehobene und für die Ersetzung verloren gegangener oder unbrauchbar gewordener Sparhefte ist eine Gebühr von 50 Rappen vorgesehen.

h) Die Art der Anlegung der verfügbaren Gelder, soweit sie nicht durch Art. 6 des Gesetzes geregelt ist.

Es ist in Aussicht genommen, von den Geldern der Sparkasse, soweit die Anlegung nicht gesetzlich geordnet ist, zu verwenden:

5 v. H. als Betriebsmittel,

35 v. H. zur Anlegung in laufender Rechnung bei der schweizerischen Nationalbank sowie in Wechseln auf fremde Länder, die die Metallwährung besitzen,

60 v. H. zur Anlegung in Schuldverschreibungen und Kassenscheinen des Bundes und der schweizerischen Bundesbahnen sowie in Schatzscheinen fremder Länder.

i) Die Verwendung der verjährten Guthaben.

Die verjährten Guthaben sollen der Rücklage zugeführt werden.

Die Erledigung des Gesetzentwurfs wird voraussichtlich erst nach Beendigung des Krieges stattfinden. Zur Beratung des Entwurfes sollte sich der Ausschuß des Ständerats im September 1914 versammeln; infolge des Krieges wurde die Einberufung aber verschoben. Wir werden unsere Leser über die Erledigung unterrichten.

Der Ausbau der norwegischen Eisenbahnen.

Zu den großen Bahnen, die in den letzten Jahren in Norwegen erstanden und zum Teil noch im Bau begriffen sind, gesellt sich jetzt wieder eine Anzahl Pläne über den Bau großer und teilweise recht bemerkenswerter Schienenstränge. Das Eisenbahnnetz Norwegens beschränkt sich gegenwärtig auf das südlichste Drittel des Landes, mit Drontheim als nördlichstem Ausläufer, daher ist es von großer Bedeutung, daß nunmehr auch der Plan einer Nordbahn in den Vordergrund tritt, die durch das ganze nördliche

Digitized by Google

Norwegen gehen und Tromsö als Endziel haben soll. Für so wichtig gilt diese Bahn, daß kürzlich die Storthingsabgeordneten der nördlichsten Landesteile einen Antrag eingebracht haben, der die schnelle Förderung der Nordbahn verlangt. Der Anfang dazu ist übrigens bereits gemacht, nämlich mit der von einem Punkte etwas östlich von Drontheim ausgehenden und bereits fertigen Strecke Hell–Sunan, 105 km, woran sich bald eine weitere, noch im Bau begriffene 79 km lange Strecke, Sunan–Grong, anschließen wird. Zweifellos dürfte sich die Notwendigkeit der Durchführung der Nordbahn in ihrer ganzen Ausdehnung je länger je mehr geltend machen, da es in den langgestreckten nördlichen Landesteilen keine einzige dem Verkehr der Bevölkerung dienende Eisenbahn gibt, wogegen Schweden sein zusammenhängendes Eisenbahnnetz längst bis weit über den nördlichen Polarkreis vorgeschoben hat. In dessen Nachbarschaft ist neuerdings die nördliche Stammbahn Schwedens bis zur finnischen Grenze geführt worden, während die den Eisenbahnknotenpunkt Boden mit dem Eisenerzgebiete von Gellivare verbindende lappländische Bahn schon vor vielen Jahren eine Fortsetzung in der Reichsgrenzbahn erhalten hat, die über Kiruna nach der norwegischen Grenze geht und jetzt für den elektrischen Betrieb eingerichtet worden ist. Im Anschluß an diese Reichsgrenzbahn hatte Norwegen seinerzeit auch die 41 km lange Strecke von der schwedischen Grenze bis Narwik gebaut, die eine einsam dastehende Linie im nördlichen Norwegen bildet und in erster Reihe für die schwedische Eisenerzausfuhr nach Narwik Bedeutung hat.

Die in den Anfängen begriffene norwegische Nordbahn soll nach den vorliegenden Plänen im allgemeinen mitten durch das Land gehen, aber an verschiedenen Stellen durch Zweiglinien mit der Küste verbunden werden, z. B. mit den Hafenplätzen Namsos, westlich von dem künftigen Bahnhofe Grong, und mit Bodö, das südlich von den Lofoten liegt. Zunächst ist die Nordbahn bis Röswik, etwas nordöstlich von Bodö, in Aussicht genommen, doch liegt bereits ein Plan vor, sie bis zur Ofotenbahn, also bis Narwik, zu verlängern, von wo ab dann noch die Strecke bis Tromsö übrigbleibt. In gerader Linie beträgt die Entfernung von Drontheim bis Tromsö ungefähr 800 km, aber der Bahnweg wird natürlich, abgesehen von den Zweiglinien, weit länger. Die Führung eines Schienenstranges bis nach den nördlichsten Landesteilen hinauf ist für Norwegen nicht bloß in wirtschaftlicher, sondern auch in nationaler und politischer Beziehung wichtig. Denn bei der gewaltigen Ausdehnung des Landes in nord-südlicher Richtung liegen die nördlicheren Gebiete, vor allem die Ämter (Provinzen) Tromsö und Finmarken, recht abseits des übrigen Norwegens, und die einzige Verbindung bildet der regelmäßige Postdampferdienst, der sich allerdings bis zu den an Rußland grenzenden Gebieten am Eismeere, bis zum Varangerfjord, erstreckt. Berücksichtigt man, wie oft in Skandinavien russische Absichten auf einen eisfreien Hafen im Norden der skandinavischen Halbinsel von sich reden machen, so kann es nicht verwundern, wenn Norwegen danach strebt, mit seinen nördlichsten Landesteilen auch durch eine Eisenbahn in Verbindung zu kommen, um in der Bevölkerung jener entlegenen Gebiete das Bewußtsein der Zugehörigkeit zum übrigen Lande zu stärken. Über die wirtschaftliche Bedeutung der Nordbahn kann kaum ein Zweifel herrschen, da erst eine Eisenbahn im Stande sein würde, die im nördlichen Norwegen vorhandenen Hilfsquellen zu erschließen. So wird bereits die im Bau begriffene Linie bis Grong für die Ausbeutung der Erzgebiete von Grong wichtig sein.

In dem Teile Norwegens, der südlich von Drontheim liegt, gehen jetzt etliche bedeutende Bahnbauten der Vollendung entgegen, die in dem großen

Digitized by Google

Eisenbahnbauplane von 1908 beschlossen worden waren, nämlich die Dovrebahn, mit der ein neuer vollspuriger Eisenbahnweg zwischen Kristiania und Drontheim geschaffen wird, und die nach einem Flusse benannte Raumabahn, die von Domaas aus, wo auch die Dovrebahn ihren Ausgangspunkt hat, nach dem Romsdal führt, das ein vielbesuchtes Reisegebiet ist, und in dessen Nähe Molde liegt. Also auch dahin wird von Kristiania aus ein bequemer Zugang geschaffen, da zwischen dem Endpunkte der Raumabahn, Aandalsnes, und Molde Dampferverbindung besteht. Im Anschlusse hieran sei noch ein von amtlicher Seite stammender Plan erwähnt, der darauf ausgeht, eine Eisenbahnverbindung zwischen Molde und Christianssund herzustellen, die in verkleinertem Maßstab ein Seitenstück zur Bahn von Florida nach Key West[1]) bilden würde, da sie kilometerweit an der Küste über Meer und Schären gebaut werden müßte. Mit dieser Sehenswürdigkeit hat es jedoch noch gute Wege, wie überhaupt die oben angeführten Bahnpläne, nicht zum wenigsten die Nordbahn, durch den Krieg eine bedeutende Verzögerung erfahren dürften, denn die Geldmittel Norwegens sind nur begrenzt und überdies durch den Weltbrand auch in Mitleidenschaft gezogen, obgleich die Germanen des Nordens an dem großen Ringen nicht unmittelbar beteiligt sind.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Ausdehnung des Weltmeers. Der Oberflächeninhalt der Erde beträgt 509,95 Millionen qkm. Davon bedeckt das Weltmeer als ein in allen Teilen zusammenhängendes Ganzes nicht weniger als 361,1 Millionen qkm oder 70,8 v. H., und nur 29,2 v. H. sind freie Landflächen. Von der Wasserfläche entfallen 154,9 Millionen qkm oder 43 v. H. auf die nördliche Halbkugel und 206,2 Millionen qkm oder 57 v. H. auf die südliche Halbkugel. Das afrikanische und das australische Festland enden unter 35 Grad südlicher Breite; weiter südlich füllt das Meer mehr als $^9/_{10}$ der Fläche aus, zwischen dem 56. und 60. Grad südlicher Breite kann man um die ganze Erde segeln, ohne irgend etwas vom Lande, ohne auch nur eine kleine Insel zu treffen. Noch weiter südlich macht sich die Nähe des antarktischen Festlandes wieder geltend, und südwärts vom 80. Breitengrad ist dieses herrschend. Die östliche Halbkugel oder die alte Welt ist zu 61,1 v. H. vom Meere bedeckt, die westliche Halbkugel oder die neue Welt sogar zu 81,2 v. H. Die Ausdehnung des Indischen Ozeans beträgt 73,1, die des Atlantischen 81,7 Millionen qkm, die des Pazifischen oder Stillen Ozeans aber beläuft sich auf 165,7 Millionen qkm, auf fast ein Drittel der ganzen Erdoberfläche. Die Randanhänge der Weltmeere, die als Nebenmeere aus dem mannigfachen Ineinandergreifen von Land und See hervorgehen, sind durch wenig ausgebreitete und wenig tief in die Festlandsockel eingreifende Senkungen der Erdkruste entstanden und haben sich vielfach erst in den jüngsten Abschnitten der Erdgeschichte, nach der Eiszeit, gebildet. Zusammengenommen bedecken sie noch nicht ganz 31 Millionen qkm.

Wenn man lediglich die Oberfläche berücksichtigt, scheint das Wasser die Herrschaft auf der Erde zu haben. Aber ganz anders stellt sich die Sache, wenn man die Menge des Wassers in Betracht zieht. Die

[1]) Vgl. Archiv 1907, S. 573.

Digitized by Google

mittlere Tiefe der großen Ozeane beträgt 3997 m, die der großen Mittelmeere 1314 m, die der kleinen Mittelmeere 176 m und die der Randmeere 171 m. Nehmen wir die mittlere Tiefe der großen Ozeane von fast 4000 m oder 4 km als überall vorhanden an, und nehmen wir der Einfachheit halber sogar noch an, daß die ganze Erde von Wasser in dieser Tiefe bedeckt sei, so ist dieses für den kleinen Menschen und seine Werke allerdings unermeßlich tiefe Weltmeer auf der gesamten Erde doch nur eine ganz dünne Wasserschicht. Der Erddurchmesser beträgt nicht weniger als 12 756 km; hiervon ist jene gewaltige Meerestiefe doch nur der 3189., also noch nicht der 3000. Teil. Von dem ganzen Rauminhalte der Erde würde eine solche, vollständig mit Wasser angefüllte Schicht, hinter der die tatsächliche Wassermenge noch sehr beträchtlich zurückbleibt, nicht einmal den 500. Teil ausmachen. Um die Geringfügigkeit dieser die Erde bedeckenden Wasserschicht deutlich zu machen, wollen wir uns einen recht großen Erdglobus von 1 m Durchmesser denken. Die Wasserschicht würde ihn in einer Höhe von nicht mehr als etwa $^1/_3$ mm bedecken.

Vergleicht man die größten Tiefen der Ozeane mit den größten Erhebungen der Gebirge, so zeigen sie sich von ungefähr derselben Größe; der Mount Everest oder Gaurisankar im Himalayagebirge ragt 8840 m hoch empor, die größte Meerestiefe ist zu 9630 m gemessen worden. Während aber die Gebirgsspitzen einsam in geringer Ausdehnung von wenigen Quadratkilometern in die Höhe ragen, erstrecken sich die Meerestiefen als weite Tiefebenen über gewaltige Flächen. (Deutscher Reichsanzeiger, 1915.)

Eine Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus. Die bisher in Amerika gebräuchlichen Auffangvorrichtungen zum Aus- und Einladen der Post bei der Durchfahrt von Zügen ermöglichen, wie die »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« schreibt, die Auswechselung nur je eines Sackes, und Beschädigungen des Inhalts kommen häufig vor. Auf der Chicago- und Alton-Bahn wird gegenwärtig eine Vorrichtung erprobt, bei der die Postsachen mehr geschont werden, und bei der bis zu zwölf Säcke gleichzeitig abgeliefert oder mitgenommen werden können. Sie wird von der Wagenachse aus angetrieben und wirkt vollständig selbsttätig, so daß die Postbeamten bei ihrer Handhabung nicht in Gefahr kommen können. Ausgelöst wird die Vorrichtung durch einen am Gleise befindlichen Anschlag 120 m vor der Ladestelle. Zunächst wird die Tür des Wagens geöffnet, gleichzeitig ertönt eine Warnungsglocke. Darauf klappen zwei Auslegerarme an der Eisenwand des Wagens heraus, und ein vorher von den Beamten mit den Postsäcken gefüllter Trichter schiebt sich heraus. Dann öffnet sich eine Klappe, und auf dem unter 45° geneigten Boden des Trichters gleiten die Säcke auf den Bahnsteig. Nun schiebt sich der leere Trichter wieder in den Wagen hinein, die Auslegerarme klappen zurück und die Tür schließt sich. Die Postsäcke, die durch den Zug mitgenommen werden sollen, werden auf dem Bahnsteige nebeneinander an einer Art Galgen aufgehängt und oben und unten mit Haken befestigt. Durch die Ausleger werden sie abgelöst, wobei sich die Haken in der Fahrtrichtung öffnen. Die Vorrichtung setzt natürlich eine entsprechende Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit voraus; bei 90 km Fahrgeschwindigkeit würde sich der ganze Vorgang in 4 Sekunden abspielen. Ob bei dem neuen Verfahren, wie behauptet wird, die Postsäcke und ihr Inhalt mehr geschont werden, erscheint fraglich. Der Hauptvorzug gegenüber den bekannten Vorrichtungen besteht in dem Wegfall der Gefahr für die Postbeamten.

Digitized by Google

SCHRIFTWERKE.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.
(April bis Juni 1915.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1915, S. 52.

Nachtrag: 30a. Deutsches Schaffen. Amtliche Zeitschrift des Verbandes Deutsche Arbeit. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Beamtenwirtschaft, einiges über ... **57.** 81.
— Bogenlampentechnik, über neuere Fortschritte der ..., von Bergs, Ingenieur **65.** Jahrg. XXVI 422.
— Hochwertige Brennstoffe **65.** Jahrg. XXVI Beil. 126.
— Neuere Bureaueinrichtungen, von Frank, stellvertret. Vorsteher des Zentralbureaus der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte (Rechenmaschinen, Schreibmaschinen usw.) **80.** 155.
— Dienstkleidung der Postangestellten **79.** 54. 72. 91.
— Der Einfluß des Krieges auf den internationalen Zahlungsverkehr, von Dr. Wittiber, Telegrapheninspektor **17.** Jahrg. XI 46.
— Esperantosprache **24.** 257.
— Das Ferrolsche Rechenverfahren **78.** 397.
— Zur Frage des Nachrichtendienstes (Telegraphie und Telephonie) **80.** 226.
— Über die Geschichte des Majoritätsprinzips, von v. Gierke **69.** Jahrg. XXXIX Heft 2 S. 7.
— Hausschwamm, über die Tränenbildung des ... **98.** 193.
— Zur Hausschwammfrage, von Moormann, Reg.- und Baurat **36.** 211.
— Der Kiautschouvertrag und China-Japan (eine völkerrechtliche Betrachtung), von Prof. Dr. Hatschek **21.** 366.
— Über Kohlen- und Gasfeuerung **65.** Jahrg. XXVI Beil. 126.
— Krieg und Formatreform, von Porstmann **93.** 75, **65.** Jahrg. XXVI 426.
— Moderne Lüftungen durch Luftabsauger und Frischluftzentrale, von Dr. Rasser **65.** Jahrg. XXVI 517.
— Neutrale Mächte und Personen, von Dr. Freudenthal, Amtsgerichtsrat a. D. (Benutzung der Post- und Telegrapheneinrichtungen durch die Kriegführenden, Briefpostsendungen der Neutralen auf See usw.) **60.** Jahrg. XXXIX Bd. CLIII 154.
— Mindestlohnbehörden (Festlegung von Mindestlöhnen durch behördliche Stellen) **91.** 151.
— Über den Nachrichtendienst der Presse **91.** 128.
— Prisengerichtsbarkeit, die Mängel der ... und ihre Reform, von Dr. Wehberg, Gerichtsassessor **84.** Jahrg. V 1.
— Seekriegsrecht, England und die Zukunft des ..., von Dr. Schultze **77.** Jahrg. XVII 495.
— Über Versuche mit Steinerhaltungsmitteln, von Prof. Dr. Rathgen, Chemiker **89.** 221.
— Verwitterung der Bausteine und Wetterbeständigkeitsprüfung, von Prof. Dr. Roth **65.** Jahrg. XXVI 519.
— Warmwasserkessel, Sicherung von ... gegen Zersprengung **36.** 259.
— Weltkartenkonferenz **65.** Jahrg. XXVI 464.
— Der Wettstreit der Weltsprachen, von Trietsch **59.** Jahrg. III 303.
— Wiederverarbeitung von bedrucktem und beschriebenem Papier, von Albertus **78.** 392.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Digitized by Google

Allgemeines. Die Wohnungsnot der kinderreichen Familien, von Dr. Flesch, Stadtrat **96.** Jahrg. XIII 209.
Deutschland. Keine Anfechtung der Anstellung wegen Irrtums über die Person des Beamten **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 7.
— Anrechnung der Dienstwohnungen bei den Berechnungen zur Kürzung des Zivildiensteinkommens der zum Kriegsdienst einberufenen Beamten (Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 29. April 1915) **55.** 68, **20.** 189, **57.** 118, **63.** 192.
— Anrechnung der militärischen Bezüge der vertraglich in den Dienst der Heeresverwaltung getretenen nicht militärpflichtigen Beamten auf das Zivildiensteinkommen **20.** 169.
— Anstellungsgrundsätze für Militäranwärter, Änderung der ... **64.** 51.
— Die Arbeiterfürsorge im Kriege 1914, von Wolff (auch im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung) **44.** Bd. XLIX 650. 672.
— Durchgehende Arbeitszeit **57.** 63.
— Die Baugenossenschaften und der Krieg, von Dr. Altenrath **18.** 80. 96. 126, **96.** Jahrg. XIII 173.
— Ein braunschweigischer Beamter kann wegen eines in einem früheren Amte begangenen Dienstvergehens disziplinarisch nicht bestraft werden **20.** 156.
— Beamte und Sozialdemokratie **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 2.
— Beamten-Unfallfürsorgegesetz. Bei Bemessung der auf ihn übergegangenen Ansprüche des Verletzten hat der Fiskus auch den Erwerb zu berücksichtigen, den der in den Ruhestand versetzte Beamte durch besondere Ausnutzung der ihm verbliebenen Erwerbsfähigkeit erzielt, da dem Beamten unter Berücksichtigung dieses Erwerbes überhaupt nur ein entsprechend geringerer Schaden entstanden ist **66.** Beil. Nr. 1076, **57.** 103.
— Beamtenrecht. Streitfragen aus dem Beamtenrechte (Disziplinarverfahren, Beweiserhebungen, Zeugenvernehmungen usw.) **57.** 77.
— Beamtenrecht. Zulässigkeit der Vereinbarung eines geringeren Satzes für Tagegelder als des gesetzlichen. Verjährung **66.** 247, **24.** 334.
— Beamtenrecht. Begriff der »Anstellung oder Beschäftigung in der Eigenschaft eines Beamten« nach dem Reichsrechte **20.** 125.
— Das deutsche Beamtentum im Wandel der neuesten Geschichte **24.** 252. 284.
— Zum Begriffe des Beamten **5.** 407.
— Belagerungszustand, Gesetz über den ... (Befehlsgewalt des Militärbefehlshabers gegenüber der Zivilbevölkerung während des Kriegszustandes), von Dr. Siebert, Staatsanwaltschaftsrat (Beförderung und Aushändigung von Postsendungen) **27.** 101.
— Die Bewertung der Dienstwohnungen bei der Veranlagung zur preußischen Staatseinkommensteuer **28.** 156.
— Bundesstaatsangehörigkeit und Zivilversorgung der Militäranwärter **58.** 73.
— Deutschlands Anteil am Weltverkehr (Telegraphenleitungen) **97.** 427. 443.
— Die Dienstwohnungen und Dienstgrundstücke staatlicher Beamten sind steuerpflichtig, auch wenn sie für den öffentlichen Dienst unentbehrlich sind **66.** 255, **28.** 156.
— Pensionsfähige Dienstzeit, Anrechnung der Beschäftigung vor dem Tage der Ableistung des förmlichen Diensteids **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 9.
— Einkleidungsbeihilfe für die Feldpostbeamten **11.** 154, **63.** 143, **13.** 119.
— Einschränkung der Pfändbarkeit von Lohn und Gehalt **16.** 300, **24.** 329, **52.** 174, **13.** 130. 143, **58.** 88, **20.** 163, **31.** 92.
— Die Erfordernisse des rechtgemäßen Staatsakts, von Dr. Beyer **91.** 1.
— Allerhöchster Erlaß vom 24. April 1915 und allgemeine Verfügung des preuß. Justizministers vom 26. April 1915, — betreffend Niederschlagung gerichtlich eingeleiteter Untersuchungen gegen Kriegsteilnehmer **48.** 83.
— Erläuterung zum Staatsministerialbeschluß vom 1. Juni 1888, betreffend die Ausführungsbestimmungen zum § 66 des Reichsmilitärgesetzes vom 2. Mai 1874 und 6. Mai 1880 **48.** 114, **31.** 100.
— Errichtung einer Anstalt für Lufthygiene, von Reich, Direktor (Verhinderung der Verunreinigung der Luft durch Rauch und Ruß) **36.** 267.
— Die Feldpostbeamten sind militärisch zu grüßen **20.** 104, **93.** 102.
— Zur Frage der Kriegsbeschädigten-Fürsorge **17.** Jahrg. XI 13, **41.** 54, **58.** 76. 80, **20.** 147. 178, **63.** 153, **78.** 463, **64.** 90.
— Frauenarbeit im Eisenbahndienste (Bestimmungen des preuß. Eisenbahnministers) **97.** 471. 552, **58.** 93.

Digitized by Google

Deutschland. Friedrich der Große und die preußische Beamtenschaft **57.** 79 89. 103. 113 129.
— Zur Fürsorge für die Kriegswitwen und -waisen, von Rosenstock, Stadtrat **18.** 109, **20.** 131, **58.** 77, **57.** 98, **63.** 153.
— Gehaltsüberzahlungen infolge Unkenntnis vom Tode eines Beamten, Rundverfügung des preuß. Justizministers vom 22. April 1915, betreffend Vorsorge gegen ... **48.** 85, **20.** 153.
— Die deutsche Geldwährung **58.** 85. 97.
— Gesundheitschädigung durch eine feuchte Dienstwohnung **20.** 172, **57.** 128.
— Die Gewerkschaftsbewegung im Jahre 1914 und die sozialpolitische Lage bis zu Beginn des Krieges. Die weitere Entwicklung des Arbeitsmarkts an der Jahreswende 1914/15 (christliche Gewerkschaften, freie Gewerkschaften, Streike und Aussperrungen usw.) **10.** Bd. XXXIX 610.
— Grund- und Hausbesitz der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **28.** 108, **58.** 66, **63.** 144.
— Haftpflicht der Postverwaltung für einem Beamten abhanden gekommene Kleidungstücke, die in einem amtlich zur Aufbewahrung zugewiesenen Kleiderschrank untergebracht worden waren **24.** 334.
— Haftpflicht der Postbeamten für Versehen der ihnen zur Unterstützung beigegebenen Unterbeamten **24.** 292.
— Haftpflicht des Postverwalters für Verschulden der Gehilfin **24.** 332.
— Heimatschutz. Ist der Heimatschutz kulturfördernd?, von Prof. Dr.-Ing. Klopfer **19.** 245.
— Hilfskasse für Post- und Telegraphenbeamte, Geschäftsbericht für 1914 **17.** Jahrg XI 30, **20.** 159, **64.** 78. **63.** 162. **28.** 156.
— Hochbauten, Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. März 1915, betreffend den Ersatz oder die Beschränkung in der Verwendung von Stoffen, deren Einfuhr während des Krieges eingeschränkt ist **98.** 185.
— Kommunalsteuerpflicht eines nach Belgien berufenen Beamten **20.** 122.
— Die Kosten der Stellvertretung eines vom Amte suspendierten Beamten **57.** 69, **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 1, **20.** 186.
— Krankenversicherung, Kriegsteilnehmer, an deren Angehörige der Arbeitgeber einen Teil ihres bisherigen Gehalts während des Krieges weiterzahlt, unterliegen nicht der ... **5.** 302.
— Die Krankenversicherung im Jahre 1913 **71.** Bd. 277.
— Der Krieg und die Unmöglichkeit der Erfüllung von Kauf- und kaufähnlichen Verträgen, von Dr. Lemberg, Justizrat **67.** 101.
— Kriegsfürsorge der Reichs-Postverwaltung für die Arbeiterfamilien **24.** 261.
— Die Kriegsklausel in Lieferungsverträgen **33.** 209.
— Kündigung, Anstellung auf »Kündigung« **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl Entsch.) 4.
— Der Kündigungsvorbehalt braucht nicht in die Bestallung aufgenommen zu werden. Es genügt die Bekanntgabe in einer besonderen Verfügung **57.** 103, **66.** 305.
— Mietsentschädigung und Umzugskosten während des Krieges **20.** 189.
— Militärhinterbliebenengesetz, Abänderung des .. (Kriegsversorgung der Beamtenwitwen) **20.** 108. 184, **18.** 109.
— Militärrente und Arbeitseinkommen **58.** 93.
— Die Mitwirkung der Post bei der Begebung der zweiten Kriegsanleihe **28.** 173.
— Zweites Mobilmachungsgeld, nähere Bestimmungen über die Gewährung des ... **11.** 167. 183.
— Niederlegung des Stadtverordnetenamts durch einen öffentlichen Beamten (in Sachsen) ohne Widerruf der von der vorgesetzten Behörde s. Zt. erteilten Genehmigung unzulässig **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 7.
— Die Einrichtung des Handwerkes (Lieferungsverbände, Verdingungsgemeinschaften) **16.** 273, **96.** Jahrg. XIII 205, **39.** Jahrg. XXII 364.
— Ostmarkenzulagen, Steuerpflicht der ... **20.** 140.
— Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahe gelegenen Orten, Beschluß des preuß. Staatsministeriums vom 8. Januar 1915, betreffend ... **55.** 47, **54.** 59.
— Auch rückständige, unerhobene Pensionsbeträge sind der Forderungspfändung entzogen **66.** Beil. Nr. 1162
— Pfändbarkeit des Arbeitsverdienstes eines pensionierten Staatsbeamten **20.** 125.
— Die Pfändung eines Gehalts begreift die Pfändung einer Abfindungssumme nicht in sich **20.** 127.
— Die Pfändung einer Gehaltsforderung erstreckt sich auch auf das Ruhegehalt **20.** 126.

Digitized by Google

Deutschland. Pflicht des haftbaren Beamten, auch Prozeßkosten mit zu ersetzen **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 9.
— Postagenten, die Festsetzung der festen Vergütungen der ..., von Richter **17.** Jahrg. XI 17.
— Postaushelfer sind keine Beamte, die Veruntreuung von Feldpostsendungen durch Aushelfer ist daher kein Amtsvergehen **64.** 62, **66.** Beil. Nr. 1250, **57.** 103.
— Das Postbauwesen in Deutschland **93.** 118.
— Der Postetat 1915 im Reichstage **63.** 102, **64.** 51, **17.** Jahrg. XI 2.
— Das Post- und Telegraphengeheimnis im Entwurfe des künftigen Strafrechts, von Dr. Lieske **63.** 137, **13.** 113.
— Postkrankenkasse. Krankengeld bei Arbeitsunfähigkeit von berufslosen Weiterversicherten (freiwillige Weiterversicherung einer aus dem Dienste ausgeschiedenen Postagentin bei der Postkrankenkasse, Verpflichtung der Kasse zur Zahlung von Krankengeld an die erkrankte ehemalige Postagentin) **5.** 219.
— Die Postvertrauensärzte als Mitreferenten (wie die Rechtsbeistände der O.P.D.), allgemeine Betrachtungen **17.** Jahrg. XI 21.
— Zur Rechtslage der Kriegsverschollenen **28.** 97, **20.** 114.
— Reichsversicherungsordnung. Ist der deutsche Soldat unter den Fahnen, wo diese auch wehen, zumal im besetzten Gebiete, im Sinne der Reichsversicherungsordnung im Inlande oder im Auslande? **66.** 236, **5.** 377.
— Die Rohstoffe der deutschen Textilindustrie und ihre Ersatzstoffe unter besonderer Berücksichtigung der gegenwärtigen Lage, von Dipl.-Ing. Glafey, Geh. Regierungsrat **80.** 243.
— Sozialpolitik der Reichspost **13.** 145.
— Statistik über den Familienstand der Beamten **58.** 72, **64.** 85.
— Sterbekassenverein für Reichs-Postbeamte, Geschäftsbericht für 1914 **28.** 108.
— Die Stiftung Töchterhort im Jahre 1914 **58.** 92, **63.** 193.
— Unfall, Bruch als Unfallursache **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 6, **1.** 322.
— Unfallpension, die Klage eines Beamten auf Feststellung seines Rechtes auf eine ..., falls er künftig infolge eines angeblich von ihm erlittenen Betriebsunfalls dienst- oder erwerbsunfähig werden sollte, ist ebenso zulässig, wie die Klage eines noch im Dienste befindlichen Beamten auf Feststellung seiner Ruhegehaltsberechtigung für den etwaigen Fall seiner Versetzung in den Ruhestand **66.** Beil. Nr. 1370. 1371, **24.** 451.
— Unfallversicherung, Invalidenversicherung. Rechnungsergebnisse der Träger der Unfallversicherung usw. für das Jahr 1913 (Post- und Telegraphenverwaltung) **1.** 1. 66. 77. 97. 117.
— Unfallversicherung und Unfallpension **57.** 78.
— Uniform der im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnbeamten **97.** 311.
— Uniformen und Abzeichen für die bei der Zivilverwaltung in Feindesland tätigen Beamten **20.** 123, **64.** 68.
— Unwirksamkeit von Polizeiverordnungen gegenüber Beamten **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 12.
— Verdeutschungen, von Ric von Carlowitz-Hartitzsch **38.** II. Vierteljahr 214.
— Verleihung von Titeln durch Gemeindebehörden **20.** 139.
— Verpflichtungen des Staates gegenüber erkrankten Beamten **58.** 57, **13.** 96, **64.** 84, **28.** 115, **24.** 260, **20.** 156.
— Versicherungsgesetz für Angestellte, Versicherungspflicht der Bureauangestellten (Begriff der »niederen« oder »lediglich mechanischen« Dienstleistungen) **20.** 154.
— Versicherungspflicht einer Haustochter, die im Haushalt und als Postgehilfin tätig ist **5.** 282.
— Versicherungsrecht, das soziale ... während des Krieges, von Witowski, Direktor im Reichsversicherungsamte **67.** 92.
— Versicherungsverträge mit Gesellschaften feindlicher Staaten **24.** 291.
— Alte Verwaltungspraxis und neue Ideale, von Gerling **57.** 119.
— Verwaltungsreform, Fortsetzung und Grenzen der ..., von Wölbling, Magistratsrat **67.** 152.
— Widerruf der früheren Festsetzung einer Unfallpension (Entsch. des Reichsgerichts vom 23. Juni 1914 **20.** 107, **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 11.

Digitized by Google

Deutschland. Wiederanstellung pensionierter Beamten. Wegen Dienstunfähigkeit pensionierte, später wieder dienstfähig gewordene öffentliche Beamte können nach sächsischem Landesrechte nicht wieder zum Eintritt in den Dienst genötigt werden **57.** 89.
— Wochenhilfe, Ausdehnung der ... während des Krieges (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. April 1915 und Erläuterungen) **5.** 300. 319. 409, **45.** Jahrg. XXV 100. 117, **20.** 166, **83.** 358.
— Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft **97.** 549.
— Dienstlicher Wohnsitz im Sinne des Reichsbeamtengesetzes **58.** 69.
— Wohnungsfürsorge im Reiche **20.** 109, **64.** 52. 58, **96.** Jahrg. XIII 184.
— Wohnungsgeld — Wohnungsgeldzuschuß **20.** 155.
— Wohnungsgeldzuschüsse, Berechnung der ... bei Eingemeindungen **20.** 124.
— Wohnungsgeldzuschuß ist nicht Bestandteil des Gehalts im Sinne des § 11 Abs. 2 des Besoldungsgesetzes vom 15. Juli 1909; es besteht ein Rechtsanspruch darauf auch ohne vorherige besondere Festsetzung oder Bewilligung **57.** 89.
— Wohnungsverhältnisse von Beamtenfamilien mit einem Jahreseinkommen von 3000 bis 4000 ℳ in einer Mittelstadt Preußens **88.** Statist. Korrespondenz S. 26.
— Zeugengebühren der Beamten **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 2.
— Zeugnisunterschriften dürfen nicht mit Tintenstift vollzogen werden (Beschluß des preuß. Kammergerichts vom 13. Mai 1914) **28.** 129.
— Zurückhaltung des unpfändbaren Gehaltsteils eines ersatzpflichtigen Beamten **28.** 169, **17.** Jahrg. XI Beil (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 10
— Bayern. Dienstkleidung der bayerischen Feldeisenbahnbeamten **97.** 403.
— — Dienstverwendung kriegsinvaliden Verkehrspersonals **20.** 138.
— — Post und Telegraphie im Jahre 1913 **28.** 136
— — Teuerungszulagen für das untere Verkehrspersonal **13.** 148.
— — Urlaubsverhältnisse der Verkehrsbeamten **20.** 130, **13.** 116.
— — Verbesserung des staatlichen Vergebungswesens, Bestrebungen zur Hebung des Kleingewerbes, Stellungnahme des deutschen Handelstags **3.** 148. 213, **39.** Jahrg. XXII 364.
— Württemberg. Das württembergische Post- und Telegraphenwesen **79.** 68. 81.
Belgien. Die belgische Post **13.** 91, **57.** 112.
— Die deutsche Post in Belgien (Post- und Telegraphenverkehr) **20.** 136, **24.** 285, **28.** 156. 167, **63.** 166, **93.** 131, **17.** Jahrp. XI 53, **97.** 571.
England. Einiges über englische Postbeamtenverhältnisse, unzureichende Besoldung, Gewährung einer Kriegsteuerungszulage erstrebt **17.** Jahrg. XI 30.
— Die englische Post im Kriege **58.** 86, **93.** 135.
Frankreich. Die französischen Finanzen in Kriegszeit, von Graner (Erträge aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr) **44.** Bd. XLIX 337. 342.
— Militärpensionen für französische Staatsbeamte **63.** 126.
Österreich. Das österreichische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1913 **9.** 123, **28.** 157.
— Das neue österreichische Beamtengesetz **20.** 170. 188.
— Österreichische Postbiographie **63.** 107.
Rußland. Deutsche Post- und Telegraphenverwaltung in Russisch Polen **28.** 145. 177, **63.** 160, **97.** 487, **17.** Jahrg. XI 42, **93.** 135.
Schweden. Das schwedische Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen **93.** 78. 86. 91. 100. 110.
Schweiz. Das schweizerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1914 **93.** 99. 108. 115. 125.
— Wahrung der Neutralität durch das Postpersonal **28.** 108. 145, **58.** 66, **93.** 103.
Ungarn. Die Post und der Weltkrieg **93.** 113.
Asien. China. Übergabe des Postamts in Tsingtau an die Japaner am 10. November 1914 **28.** 147.

II. Postwesen.

Allgemeines. Die Arbeitsteilung zwischen Sparkassen und Depositenkassen (Postsparkassen), von Hoffmann **91.** 39. 72.
— Auffangvorrichtungen zum Aus- und Einladen der Post bei der Durchfahrt von Zügen **97.** 407, **58.** 78, **17.** Jahrg. XI 30, **93.** 143.
— Briefmarke, ein Gedenktag der ... (75-jährige Feier ihrer Entstehung) **17.** Jahrg. XI 29, **63.** 161, **20.** 175.

Digitized by Google

Allgemeines. Briefmarkendiebstähle und Markenfälschungen **27.** 110.
— Die ermäßigten Briefportotarife für Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben, von Dr. phil. et iur. Köhler, Postinspektor **17.** Jahrg. XI 25. 37.
— Brieftaubenpost im Kriege **58.** 65.
— Einführung des 10 Centimes-Portos für den französisch-englischen Briefverkehr in Aussicht genommen **63.** 144.
— Ersatz für Wertpakete im Weltpostverkehr **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 1.
— Die Feldpost früherer Zeiten, von Kellner **93.** 123.
— Die deutsch-österreichische Feldpost **93.** 102.
— Die Frage des Schadensersatzes im Scheck- und Clearingverkehr, von Dr. Brody **93.** 82.
— Aus dem Jahresberichte des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins für 1914 **28.** 161, **57.** 127.
— Der Kampf zwischen Kamel, Eisenbahn und Automobil (Verkehrsmittel) **84.** Jahrg. V 34.
— Das englisch-französische Kanaltunnel-Projekt, von Lampl, Dipl.-Ing. **65.** Jahrg. XXVI 433. 451. 469.
— Krieg und Weltpostverein, von Rottner, Postrat **17.** Jahrg. XI 33.
— Kriegsbriefmarken **93.** 79. 141, **63.** 119, **28.** 136.
— Die schwedische Kriegspost (für die Kriegsgefangenen in Deutschland und Rußland) **93.** 79. 94, **17.** Jahrg. XI 9
— Die schweizerische Kriegspost (für die Kriegsgefangenen in Deutschland und Frankreich) **93.** 79. 142, **63.** 145, **28.** 163.
— Die Luftpost von Przemysl **28.** 125, **58.** 69, **84.** Jahrg. V 27.
— 25 Jahre Deutsche Ostafrika-Linie, von Zimmermann, Ober-Postinspektor **28.** 127, **97.** 483.
— Postbeutel als Konterbande **93.** 136, **63.** 145.
— Postscheckverkehr. Die Verzinsung der Postscheckguthaben **93.** 119.
— Der internationale Postverkehr im Kriege **93.** 94.
— Der Scheck als Zahlungsmittel, von Dr. Hoffmann **70.** 191.
— Deutsches und französisches Sparkassenwesen im Weltkriege (Postsparkassen), von Dr. iur. Seidel, Geh. Regierungsrat **67.** 146.
Deutschland. Ablösen von Freimarken von den Paketkarten **63.** 141, **28.** 135, **64.** 78.
— Unerlaubte Änderung der Eintragungen in Verzeichnissen, die im Dienstbetriebe verwendet werden, durch einen Beamten (Urkundenfälschung?) **24.** 292.
— Antragsbefugnis des Briefempfängers im Falle der unbefugten Öffnung eines Briefes (§ 299 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich) **17.** Jahrg. XI Beil. Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 2.
— Öffentliche Briefmarkenautomaten **93.** 79.
— Drucksachenvorschriften, Vereinfachung und Vereinheitlichung der ... **17.** Jahrg. XI 3.
— Einfluß des Feldpostverkehrs auf das deutsche Wirtschaftsleben **58.** 57.
— Der Feldpostverkehr **20.** 119.
— Feststellung einer Pauschsumme für Portofreiheit für militärische Stadtpostsendungen **11.** 190.
— Haftpflicht der Postverwaltung für die Erledigung von Rückforderungsanträgen (telegraphische Rückforderung eines Einschreibbriefs durch den Absender, die aber versehentlich nicht beachtet worden war) **64.** 84.
— Haftpflicht des Schalterbeamten (Aushändigung eines Wertbriefs an einen Unberechtigten) **64.** 62.
— Haftung eines Postagenten für Postanweisungsgelder, Beförderungsleistungen der Post nicht Ausübung öffentlicher Gewalt **17.** Jahrg XI. Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 3.
— Kraftfahrzeuge im Deutschen Reiche 1907 bis 1914 **88.** Statist. Korrespondenz S. 1.
— Nachbarpostorte, Ausdehnung des Geltungsbereichs der Ortstaxe auf ... (V. Nachtrag) **99.** 118.
— Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung, von Dr. Poppe, Ober-Postpraktikant **9.** 107.
— Postaufträge, die Haftung der Postverwaltung und ihrer Beamten für ..., von Nippa, Ober-Postsekretär **63.** 103.
— Postgesetz. Für die Strafbemessung bei einer Portohinterziehung gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 des Postgesetzes ist auch das Zuschlagporto nach § 1 Abs. 2 des Postgesetzes anzusetzen. Das Zuschlagporto hat im Sinne dieser Vorschriften die Rechtsnatur als »Porto«, d. h. als Beförderungsgebühr **28.** 107, **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 5.

Digitized by Google

Deutschland. Die Postscheckordnung vom 22. Mai 1914 und etwas über den Postscheckverkehr **16.** 198, **17.** Jahrg. XI 5. 27.
— Postscheckverkehr, Umfang des ... **70.** 146, **64.** 71, **28.** 156.
— Postscheckverkehr, Krieg und ... **58.** 84.
— Postscheckverkehr. Runderlaß des Reichsversicherungsamts an die Träger der Unfallversicherung behufs Ergänzung der Ausführungsbestimmungen über die Zahlung der Unfallentschädigung im Postscheckverkehr **1.** 469, **28.** 165.
— Umfang des deutschen Zeitungswesens **58.** 89.
— Verwendung von Frauen im Bestelldienste **58.** 98, **63.** 193.
— Wechselprotest (Berechnung von Provision und Zinsen bei Einlösung eines Wechsels nach der Protestaufnahme) **24.** 230. 261.
— Württemberg und die Taxissche Post, ein Beitrag zur Geschichte der Taxisschen Post in Deutschland, von Dr Poppe, Ober-Postpraktikant **9.** 97.

England. Postal Orders, die ... sollen aus dem Verkehr gezogen werden **44.** Volkswirtschaftliche Chronik 116.
— Der Postsparkassendienst im Jahre 1913 **79.** 62.

Frankreich. Die französische Feldpost **63.** 126.

Italien. Postsparkassen **12.** 553.

Niederlande. Gesetzentwurf zur Einführung des Postscheckverkehrs von der Regierung dem Parlamente vorgelegt **44.** Volkswirtschaftliche Chronik 116, **12.** 562.

Österreich. Ausgabe neuer Kriegsbriefmarken **93.** 102. 122, **28.** 136, **58.** 78, **17.** Jahrg. XI 29, **63.** 161.
— Von der österreichischen Feldpost, Postsparkassendienst **28.** 133, **93.** 127. 134, **17.** Jahrg XI 52.
— Das oberste Hofpostamt in Wien zu Zeiten Kaiser Karls VI., von Effenberger, k. k. Hofrat d. R. **93.** 140.
— Die Postanstalt haftet nicht für die aus Verschulden eines Postbestellers irrig erfolgte Zustellung einer eingeschriebenen Briefpostsendung, mag auch diese mit dem Vermerk »eigenhändig« versehen sein **93.** 116.
— Die Rentensparkasse beim Postsparkassenamte **93.** 79.

Portugal. Postsparkassendienst **79.** 94.

Rußland. Einrichtungen der russischen Feldpost **57.** 76, **63.** 141, **64.** 79.

Schweden. Der Postdienst im Jahre 1913 **79.** 88.
— Postsparkassendienst im Jahre 1913 **79.** 77.

Schweiz. Schweizerische Automobilposten **93.** 111.
— Die Briefmarkenausstellung in Zürich **93.** 134.
— Die schweizerische Feldpost **93.** 129. 138.

Afrika. Die Saharaquerbahn **28.** 177.
— Ägypten. Der Postbetrieb in Ägypten in den Jahren 1912 und 1913 **79.** 49.
— — Postsparkassenwesen **79.** 62.

Amerika. Geschichtliches vom Postwesen der Insel Cuba **79.** 57.
— Der Panamakanal **98.** 189. 205, **84.** Jahrg. 1914/15 294, **40.** 206. 251.
— Columbien. Das Postwesen der Republik Columbien in den Jahren 1911/12 und 1912/13 **79.** 65.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Flugzeuge für den amerikanischen Postdienst (Verwendung besonders in den gebirgigen Gegenden beabsichtigt) **65.** Jahrg. XXVI Beil. 146.
— — Beförderung (Bestellung) von Eilpostsendungen unter Zuhilfenahme von Motorrädern, die von den bestellenden Boten selbst beschafft und unterhalten werden **93.** 111.
— — Der Postpaketdienst **93.** 133.
— — Postsparkasse (Einlagen 1914) **12.** 475, **79.** 94.
— — Postverhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika nach den jetzigen Gesetzen und Verordnungen **28.** 113. 121.

Asien. Das Postwesen der Straits-Settlements in den Jahren 1911, 1912 und 1913 **79.** 52
— China. Zur Entwicklung des chinesischen Postwesens **63.** 127, **17.** Jahrg. XI 31.
— — Vom Zeitungswesen **28.** 158.

Australien. Neu Seeland. Postsparkassendienst in den Rechnungsjahren 1912 und 1913 **79.** 76.
— — Das Postwesen in den Jahren 1912/13 und 1913/14 **79.** 84.

Digitized by Google

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV].)

Allgemeines. Beeinflussung von Schwachstromleitungen durch Wechselstrombahnen **33.** 191. 213.
— Berechnung von Strom und Spannung am Empfangsende einer Fernsprech- oder Wechselstromleitung **33.** 176.
— Elektrische Bildübertragung **76.** Jahrg. IV 11.
— Blitzableiter-Erdplatten, eine Anordnung für ... **19.** Beil. 45.
— Blitzschutzvorrichtung für Freileitungen **33.** 303.
— Die Dimensionen der elektrischen Maßeinheiten, von Prof. Maurer **33.** 228.
— Dielektrische Eigenschaften von verschiedenen Isolierstoffen, von Wagner **33.** 163.
— Mechanische Eigenschaften gespritzter Metallüberzüge (Metallspritzverfahren Schoop), von Dr. Pfenninger **65.** Jahrg. XXVI 472, Beil. 123.
— Zum Einfluß der Porosität auf die Kapazität von Sammlerplatten, von Heim **33.** 281.
— Der Einzelanrufer für Ruhestromleitungen (Morsewähler) von Siemens & Halske **63.** 183.
— Erfahrungen mit der Wünschelrute, von Machwirth, Regierungsbaumeister **36.** 270.
— Die Erhaltung von Holz, besonders von Grubenholz und Telegraphenstangen, von Simmersbach **76.** Jahrg. IV 1. 18. 27, **58.** 97.
— Die Feldtelegraphie **58.** 65, **78.** 427.
— Der Fernsprecher im Kriege **93.** 119, **77.** Jahrg. XVII 519.
— Der Fernsprecher in der Welt **65.** Jahrg. XXVI Beil. 115, **84.** Jahrg. V 27, **33.** 263. 303, **17.** Jahrg. XI 42, **64.** 87.
— Fragen einheitlicher Bauweise von Pupinleitungen, von Dr. Breisig **33.** 297.
— Kautschuk. Verhältnisse auf dem Kautschukmarkte **44.** Volkswirtschaftliche Chronik 102, **65.** Jahrg. XXVI Beil. 143.
— Kupferhandel, Monopolisierung des amerikanischen ... durch England **33.** 223.
— Kupfergewinnung in Rußland im Jahre 1914 **80.** 296.
— Kupfergewinnung und Kupferverbrauch der Welt **84.** Jahrg. V 31.
— Maschinen- oder Mehrfachtelegraphie?, von Arendt **33.** 189. 200, **76.** Jahrg. IV 57.
— Elektrostatisches Ohmmeter **33.** 152.
— Schaumkautschuk, von Hübener **78.** 308.
— Siemens-Schnelltelegraph und Baudot-Betrieb **93.** 95.
— Signalwesen im Seekriege, von Woldt **78.** 344.
— Der Telegramm- und Fernsprechverkehr in den europäischen Staaten 1912 **84** Jahrg. V 27.
— Direktes Telegraphenkabel London-Petersburg **33.** 165, **40.** 185, **76.** Jahrg. IV 24, **63.** 143. 194, **28.** 157.
— Internationale Telegraphenstatistik für 1912 und 1913 **47.** 80. 104, **33.** 206, **84.** Jahrg. V 27, **63.** 177.
— Telegraphenstörungen durch Wechselstrombahnen mit Schienenrückleitung, von Brauns **33.** 213. 230. 256, **76.** Jahrg. IV 52. 61, **92.** 384.
— Telegraphieren auf Linien großer Kapazität, insbesondere auf Unterseekabeln **76.** Jahrg. IV 33.
— Das Telephon als Hilfsmittel des Chirurgen **65.** Jahrg. XXVI 592, **75.** Heft 52 S. 14.
— Unterseetelegraphie (System Gott) **47.** 97.
— Untersuchungen über die magnetischen Vorgänge im Telephon **33.** 152.
— Die Verwendung von Eisenleitungen als Ersatz von Kupfer- und Aluminiumleitungen, von Esch **33.** 185.
— Das englische Weltkabelmonopol **63.** 138.
— Weltkabelnetz, der gegenwärtige Stand des ... **93.** 97, **58.** 96.

Deutschland. Unbefugter Anschluß eines Fernsprechapparats an eine Reichsfernsprechleitung ist rechtswidrige Aneignung elektrischer Arbeit **58.** 61.
— Aufhebung eines Fernsprechanschlusses wegen ungebührlichen Benehmens des Teilnehmers gegen die Beamten der Vermittelungsanstalt (Entscheidung des Reichsgerichts vom 9. März 1915) **28.** 99, **63.** 112, **64.** 70, **21.** 611.
— Nur dem Eigentümer eines Grundstücks ist ein Recht auf Gewährung von Fernsprechanschlüssen eingeräumt. Allerdings mag dem Postfiskus eine gewisse Art allgemeiner öffentlich-rechtlicher Verpflichtung zur Gewährung von Fernsprechanschlüssen auch an andere Personen obliegen **66.** Beil. Nr. 1212.

Digitized by Google

Deutschland. Die Etappentelegraphie **58.** 68.
— Das erste innerdeutsche Fernleitungskabel **93.** 95.
— Fernsprechanlagen mit »pupinisierten« Eisenleitungen **97.** 415.
— Die Frage, ob ein elektrisches Leitungsnetz, soweit es über die Grundfläche des erzeugenden Werkes hinausreicht, wesentlicher Bestandteil des Grundstücks der Erzeugungstelle sei, ist ausschließlich nach § 93 B.G.B. in Verbindung mit der Verkehrsauffassung zu entscheiden **66.** Jahrg. 1914 Beil. Nr. 1954 und 1955.
— Haftung der Telegraphenbauführer für Verschulden ihrer Arbeiter **24.** 334.
— Der deutsch-amerikanische Kabelverkehr **17.** Jahrg. XI 31.
— Kriegsvorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker (Ratschläge für den Bau von Freileitungen, isolierte Leitungen usw.) **76.** Jahrg. IV 5. 20.
— Die Kupferversorgung Deutschlands **34.** 99.
— Vom deutschen Militärfernsprechwesen **93.** 89.
— Naturschutz, über die Berücksichtigung des ... bei Ingenieuranlagen, von Conwentz (Elektrotechnik, Erhaltung des Landschaftsbildes bei Herstellung von Telegraphenleitungen usw.) **65.** Jahrg. XXVI 533.
— Neuerungen in der Amtseinrichtung von ZB-Ortsämtern der Reichs-Telegraphenverwaltung, von Kuhn, Telegrapheninspektor **76.** Jahrg. IV 13. 25. 37.
— Deutsches Platin **78.** 355.
— Der Quecksilberkontakt der Rohrpostanlage im Schalterraume des Mannheimer Telegraphenamts. Erkrankung von Beamten infolge Einwirkung der Verdunstungen des Quecksilbers bei Benutzung der Anlage **63.** 142, **57.** 128.
— Telegraphengeheimnis, ein Telegraphenbeamter verletzt nicht nur dann das ..., wenn er anderen von dem Inhalt eines Telegramms Mitteilung macht, mit deren Annahme oder Weitergabe er selbst amtlich befaßt war, sondern auch dann, wenn er von dem Inhalt anderweit, namentlich gelegentlich seiner sonstigen Amtsausübung Kenntnis erlangt hat; es genügt, daß ihm seine Eigenschaft als Beamter die Gelegenheit gewährt hat, das Telegramm kennen zu lernen **66.** Beil. Nr. 1459.
— Verantwortung des Fernsprechinhabers für die von seiner Stelle aus geführten Gespräche **58.** 81.
— Verwendung ungetränkter Papierkabel für Telegraphen- und Blockleitungen im Eisenbahnbetriebe **97.** 552.
— Der telegraphische Wetterdienst **17.** Jahrg. XI 42, **54.** 98, **58.** 94, **78.** 495, **64.** 95.
— Bayern. Die Entwicklung des Doppelsprechbetriebs in Bayern, von Dipl.-Ing. Baumgartner, Ober-Postinspektor **76.** Jahrg. IV 45.
— — Reinigung der Apparate bei den Teilnehmer-Sprechstellen durch Bedienstete des Teilnehmers unstatthaft **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 2.
— — Die erste deutsche Seilpostanlage in München (für Telegrammbeförderung) **93.** 118.
— — Verletzung des Telegraphengeheimnisses, Verurteilung eines Postsekretärs wegen ... zu einer Gefängnisstrafe **63.** 127.

Belgien. Telegraphie und Telephonie im Jahre 1912 **47.** 90, **63.** 158.

Frankreich. Französische Feldfernsprechapparate **78.** 388.

Niederlande. Statistik über die bedeutenderen Ortsfernsprechnetze **33.** 318.

Österreich. Die Ausgestaltung des Wiener Telephons **93.** 87, **76.** Jahrg. IV 24.
— Öffentliche Fernsprechautomaten **93.** 111.
— Zur Statistik des österreichischen Telephonwesens, von v. Enderes, Sektionsrat **93.** 74, **97.** 371, **76.** Jahrg. IV 35.

Schweden. Entwicklung des Fernsprechwesens in Schweden **76.** Jahrg. IV 34.

Türkei. Das Stadtfernsprechnetz in Constantinopel, türkische Telephonistinnen **28.** 131, **93.** 111.

Amerika. Argentinien. Das Fernsprechwesen in Argentinien **76.** Jahrg. IV 64.
— Canada. Ausdehnung des Fernsprechwesens **33.** 220.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Überland-Fernsprechlinie New York-San Francisco **76.** Jahrg. IV 12, **78.** 287, **84.** Jahrg. 1914/15 294, **9.** 126, **65.** Jahrg. XXVI Beil. 146, **63.** 144.
— — Das Telegraphen- und Fernsprechwesen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1907 und 1912 **28.** 141.

Asien. Japan. Unmittelbarer Telegraphenverkehr mit Rußland **33.** 192.
— — Kabelverbindung zwischen Japan und China (Schanghai und Tsingtau) **50.** Jahrg. VIII Heft 28 S. 12, **84.** Jahrg. 1914/15 294, **63.** 129.

Digitized by Google

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Eine Anordnung für gerichtete drahtlose Telegraphie, von Zenneck **42.** Bd. IX 417, **33.** 275.
— Die Belästigung von Funkengesprächen durch die Kriegführung, von Dr. Saueracker **93.** 90.
— Die Bestimmung der Wellenlänge in der Funkentelegraphie **28.** 105.
— Der Einfluß meteorologischer Faktoren auf die drahtlose Telegraphie, von Dr. Ludewig **2.** 193. 241.
— Geschichtliche Entwicklung der funkentelegraphischen Verbindung zwischen England und Nordamerika **28.** 153.
— Erklärung der dielektrischen Nachwirkungsvorgänge auf Grund Maxwellscher Vorstellungen **42.** Bd. IX 470.
— Die Erregung eines Schwingungskreises mit Hilfe des Wehneltunterbrechers, von Ludewig **42.** Bd. IX 445.
— Fernsprechen ohne Draht auf weite Entfernungen **63.** 143.
— Freiballonempfänger für drahtlose Telegraphie **33.** 152.
— Internationale Funkentelegraphenstatistik für 1913 **63.** 122.
— Die Funkentelegraphie im Kriege **78.** 427.
— Keine Gefahren für das organische Leben, für Menschen, Tiere und Pflanzen beim Gebrauche der drahtlosen Telegraphie **65.** Jahrg. XXVI 479, **76.** Jahrg. IV 55.
— Eine einfache Methode zur Errichtung hoher Masten für drahtlose Telegraphie **93.** 95.
— Über eine neue Methode zur Erzeugung schwach gedämpfter Schwingungen mittels Löschkondensators **42.** Bd. IX 459, **33.** 275.
— Die elektrometrische Methode der Leistungsmessung bei den Frequenzen der drahtlosen Telegraphie **33.** 165.
— Quantitative Messungen der durch elektrische Wellen übertragenen Energie **33.** 207.
— Über die Möglichkeit einer scharf gerichteten Radiotelegraphie, von Bellini **42.** Bd. IX 425.
— Englische Monopolbestrebungen in der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Hansen **40.** 257.
— Eine tragbare Radiotelegraphie-Empfangstation **93.** 95.
— Radiumstrahlen als Quellenanzeiger **34.** 128.
— Sendeversuche mit niedrigen wagerechten Antennen, von Brand **42.** Bd. IX 431, **33.** 289.
— Sicherstellung der funkentelegraphischen Verbindung zwischen Deutschland und Amerika **78.** 433, **63.** 177.
— Die drahtlose Telegraphie und der Krieg, von Dr. Ludewig **93.** 83.
— Zur Theorie der unvollkommenen Dielektrika **42.** Bd. IX 460.
— Ein neues hochempfindliches Thermoelement, von Bergholm **42.** Bd. IX 475.
— Drahtlose Verbindung mit fahrenden Eisenbahnzügen **28.** 158.
— Funkentelegraphischer Verkehr zwischen Österreich und Spanien (zwischen Triest und Pola einer- und Barcelona und Aranjuez anderseits) **76.** Jahrg. IV 55.
— Die Verwendung der lichtelektrischen Zelle als Empfangsinstrument für drahtlose Telegraphie **33.** 275.
— Die kinematische, die physikalische Welle, von Uller **42.** Bd. IX 438.

Bulgarien. Tätigkeit der radiotelegraphischen Station in Sofia **93.** 103.

England. Eine neue englische Groß-Radiostation in Cefindu (Wales) bei Cardiff **76.** Jahrg. IV 11.

Frankreich. Die drahtlose Station des Eiffelturmes **33.** 175.

Schweden. Entwicklung der drahtlosen Telegraphie in Schweden **76.** Jahrg. IV 34, **84.** Jahrg. V 28.

Afrika. Die Funkentelegraphie im Zyklon-Warnungsdienste auf Madagaskar **63.** 158.

Amerika. Amerikanische Großstationen für Funkentelegraphie **17.** Jahrg. XI 31, **47.** 120, **64.** 87, **63.** 193.
— Canada. Die drahtlose Telegraphie in Canada **47.** 120.

Asien. China. Drahtlose Telegraphie in China (Errichtung von Stationen durch die Telefunkenabteilung Ostasiatische Gesellschaft für drahtlose Telegraphie) **33.** 165, **63.** 143, **28.** 157.

Australien. Funkenstation Bitapaka bei Herbertshöhe auf der Gazelle-Halbinsel **50.** Jahrg. VIII Heft 33 S. 7.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 9. BERLIN, SEPTEMBER. **1915.**

INHALT: Die Meßgeräte der drahtlosen Telegraphie, S. 257. — Das schweizerische Postwesen im Jahre 1914, S. 271. — Das Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1914, S. 275. — Die Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten, S. 278. — Die Bewertung der Dienstwohnungen bei der Veranlagung zur Staatseinkommensteuer, S. 281. — Der Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes in den Niederlanden, S. 283.

Kleine Mitteilungen: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, S. 285. — Vogesen oder Wasgenwald? S. 286.

Schriftwerke: Graetz, Dr. L., Die Elektrizität und ihre Anwendungen, S. 287. — Staatsbürgerliche Belehrungen in der Kriegszeit, S. 288. — Langhans, Prof. Paul, Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer, S. 288.

Die Meßgeräte der drahtlosen Telegraphie.

Von Ober-Postrat Otto Jentsch in Oppeln.

Die drahtlose Telegraphie erfordert Meßgeräte, mit denen die Wellenlänge, die Dämpfung der Wellen und die Koppelung der Schwingungssysteme während des Betriebs in einfacher Weise gemessen werden können. Solche Meßgeräte werden allgemein als Wellenmesser oder Frequenzmesser bezeichnet; sie sind meist auch noch zur Messung von Kapazitäten und Selbstinduktionskoeffizienten sowie zur Prüfung der Empfindlichkeit von Wellenanzeigern benutzbar.

Die jetzt gebräuchlichen Wellenmesser beruhen durchgängig auf der Verwendung eines geschlossenen Kondensatorkreises, des »Meßkreises«, der durch Veränderung seiner Kapazität oder seiner Selbstinduktion oder beider in Resonanz mit dem zu messenden Schwingungskreise gebracht wird. Als Resonanzanzeiger dienen hauptsächlich Hitzdrahtgeräte, Geißlerröhren, Hochfrequenztelephone und tönende Kondensatoren. Diese Resonanzanzeiger sprechen auf Strom oder Spannung an; ihre größten Werte erreichen sie beim Eintritte der Resonanz. In den letzten Jahren sind mehrere Vorschläge gemacht worden, an die Stelle der gewöhnlichen Resonanzanzeiger Dynamometer zu setzen. Bei solchen Anordnungen tritt die Resonanz ein, wenn das in beiden Spulen des Dynamometers hervorgerufene Drehmoment Null wird. Das Kurzschluß-Dynamometer von Mandelstam und Papalexi ist für solche Messungen besonders geeignet.

Digitized by Google

Die Einteilung der Meßgeräte. Je nach Anordnung der Selbstinduktion und Kapazität im Meßkreis unterscheidet man:

I. Meßgeräte mit stetig veränderlicher Selbstinduktion und unveränderlicher oder nur stufenweise veränderlicher Kapazität,

II. Meßgeräte mit stetig veränderlicher Kapazität und unveränderlicher oder nur stufenweise veränderlicher Selbstinduktion,

III. Meßgeräte mit stetig veränderlicher Selbstinduktion und stetig veränderlicher Kapazität.

Zur Gruppe I gehören die Arcosche Resonatorspule, die Wellenmesser von Zenneck, Nesper, Drude, Rendahl, Seibt, Murgas und Ives-de Forest.

Die Gruppe II umfaßt die Wellenmesser von Peuckert, Franke-Dönitz, den kleinen und den großen Wellenmesser der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie G. m. b. H., den Universalwellenmesser der C. Lorenz A. G., den kleinen Wellenmesser von Marconi, das Dekremeter Marconis, die Wellenmesser von Pierce, Culver, Tissot und Hirsch.

In die Gruppe III sind der Multiplikationsstab von Slaby, die Wellenmesser von Péri, Ferrié, Boas und das Cymometer von Fleming einzureihen.

Die Messung der Wellenlänge. Der Wellenmesser wird in der Nähe des zu messenden Schwingungskreises aufgestellt; mit diesem wird der Meßkreis gewöhnlich durch einige Drahtschleifen induktiv lose gekoppelt. Nun wird die Kapazität oder die Selbstinduktion des Meßkreises oder werden beide Größen so geändert, daß der Meßkreis in Resonanz mit dem zu untersuchenden Kreise schwingt. Die Resonanz wird angezeigt durch den größten Ausschlag des Hitzdrahtgeräts, das Aufleuchten des Geißlerrohrs oder der sonst benutzten spektralanalytischen Röhre (Heliumröhre, Neonröhre) oder durch die größte Lautstärke des Hörers oder des tönenden Kondensators. Die Wellenlänge oder die Frequenz der Schwingungen, die der im Meßkreise zur Erzielung der Resonanz eingeschalteten Kapazität und Selbstinduktion entspricht, kann bei den meisten neueren Ausführungen auf einer am Wellenmesser angebrachten Gradeinteilung unmittelbar abgelesen werden. Wo dies nicht der Fall ist, werden die Werte aus besonderen Übersichten oder Kurventafeln festgestellt, die den Meßgeräten beiliegen. Zur Aufstellung der Meßübersichten und Kurventafeln dient die Thomsonsche Formel: $\lambda = 2\pi\sqrt{CL}$, in der λ die Wellenlänge, C die Kapazität und L die Selbstinduktion, sämtlich in Zentimetern gemessen, bezeichnen. Für die Frequenz N gilt die Beziehung: $N = \frac{c}{\lambda}$, worin c die Fortpflanzungsgeschwindigkeit der elektrischen Schwingungen bezeichnet; sie ist gleich der Lichtgeschwindigkeit $= 3 \cdot 10^{10}$ cm/sec. Also ist $N = \frac{3 \cdot 10^{10}}{\lambda}$, wenn der Wert für λ in Zentimetern eingesetzt wird.

Die Messung der Dämpfung. Unter der Dämpfung eines Schwingungskreises versteht man die durch Kraftverluste verursachte Abnahme der Schwingungsweite. Das Verhältnis zweier aufeinander folgender Schwingungsweiten bleibt während des ganzen Ablaufs der Schwingungen unverändert. Den natürlichen Logarithmus dieses Verhältnisses bezeichnet man als logarithmisches Dekrement oder einfach als Dekrement der Schwingung. Unter Dämpfungsmessung ist also die Bestimmung des Dekrements zu verstehen. Die Messung geschieht meist nach einem von Bjerknes angegebenen und von Brandes vereinfachten Verfahren, das für den Betrieb genügend genaue Werte liefert. Der Meßkreis wird durch Änderung seiner Kapazität mit dem zu messenden Schwingungskreis in Resonanz gebracht. Der zu dem Zwecke eingeschalteten

Digitized by Google

Kapazität Cr entspricht ein gewisser Ausschlag des als Resonanzanzeiger benutzten Geräts. Sodann ist die Kapazität nach beiden Richtungen so zu ändern, daß der Ausschlag des Geräts gleich der Hälfte des Ausschlags bei Resonanz wird. Die hierfür eingeschalteten Kapazitäten seien C_1 und C_2, dann ist die Summe der Dekremente δ_1 des zu messenden Kreises und δ_2 des Meßkreises nach folgender Näherungsformel zu berechnen:

$$\delta_1 + \delta_2 = \frac{\pi}{2} \cdot \frac{C_1 - C_2}{C_r}$$

$$= 1{,}57 \cdot \frac{C_1 - C_2}{C_r}.$$

Bezeichnet man mit α_1, α_2 und α_r die Winkel des benutzten Drehkondensators, so kann man, da die Werte der eingeschalteten Kapazitäten eines solchen Kondensators zu den Winkeln α der Zeigerstellung annähernd in geradem Verhältnisse stehen, die aufgeführte Beziehung ersetzen durch:

$$\delta_1 + \delta_2 = 1{,}57 \cdot \frac{\alpha_1 - \alpha_2}{\alpha_r + \alpha_o}.$$

α_o ist ein Berichtigungsglied, das die Unproportionalität des Kondensators beim Anfange der Drehung berücksichtigt; für den großen Wellenmesser der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie beträgt es z. B 4°. Da das Dekrement δ_2 des Meßkreises bekannt ist, berechnet sich also das Dekrement des zu messenden Schwingungskreises bei Benutzung eines solchen Meßgeräts aus der Formel:

$$\delta_1 = 1{,}57 \cdot \frac{\alpha_1 - \alpha_2}{\alpha_r + 4} - \delta_2.$$

Die Messung der Koppelung. Zwei aufeinander abgestimmte Schwingungskreise, die vor ihrer Koppelung die Frequenz N und die dieser entsprechende Wellenlänge λ haben, geben nach der Koppelung sowohl im Haupt- wie im Nebenkreise zwei Schwingungen oder Koppelungswellen mit zwei verschiedenen Schwingungszahlen N_1 und N_2 oder Wellenlängen λ_1 und λ_2. Je fester die Koppelung ist, um so mehr weichen die Schwingungszahlen und Wellenlängen voneinander und von der ursprünglichen gemeinsamen Wellenlänge und Schwingungszahl ab. Der Grad der Koppelung oder der Koppelungskoeffizient k, der das Maß für die Stärke der Koppelung bildet, wird durch folgende Beziehungen bestimmt:

$$\frac{N_1}{N_2} = \frac{\lambda_1}{\lambda_2} = \sqrt{\frac{1 + k}{1 - k}},$$

oder

$$k = \frac{N_1^2 - N_2^2}{N_1^2 + N_2^2} = \frac{\lambda_1^2 - \lambda_2^2}{\lambda_1^2 + \lambda_2^2}.$$

Für nicht zu feste Koppelungen kann diese Formel ersetzt werden durch:

$$k = \frac{N_1 - N_2}{N} = \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{\lambda},$$

oder

$$k = \frac{C_1 - C_2}{2C},$$

wenn C, C_1 und C_2 die Kapazitäten des Meßkreises bezeichnen, die den Wellenlängen λ, λ_1 und λ_2 entsprechen.

Digitized by Google

Der Wert des Koppelungsgrads wird meist in Hunderttsteln angegeben, z. B. $k = 0{,}04$. Bei der Bestimmung der Koppelung mit den Wellenmessern handelt es sich also darum, die Wellenlängen, die Schwingungszahlen oder die Kapazitäten der Schwingungskreise zu bestimmen und aus diesen mit Hilfe von Übersichten den Koppelungsgrad zu ermitteln.

Die Kapazitätsmessung.

a) Die Messung von Kondensatorkapazitäten. Aus der zu messenden Kapazität und einer beliebigen Selbstinduktion bildet man einen geschlossenen Schwingungskreis und koppelt ihn lose mit einem aperiodischen Empfangskreise. Darauf stimmt man den mit einer kleinen Summervorrichtung in Schwingungen versetzten Meßkreis auf den geschlossenen Schwingungskreis ab. Die zu messende Kapazität wird dann durch einen Drehkondensator ersetzt, der so lange geregelt wird, bis wieder Resonanz zwischen Meßkreis und Kondensatorkreis erzielt ist. Die von dem Drehkondensator angezeigte Kapazität ist gleich der zu messenden Kapazität.

b) Die Messung von Luftleiterkapazitäten. Der Luftleiter wird durch eine kleine Summervorrichtung in Marconischaltung zu Schwingungen erregt. Man schaltet dann in den Luftleiter einen Kondensator von der bekannten Kapazität C_o ein. Dadurch wird die Schwingungszahl der Luftleiterschwingung N den Wert N_o und die Wellenlänge λ den Wert λ_o annehmen. Die gesuchte Kapazität C des Luftleiters berechnet man nach der Formel:

$$C = C_o \cdot \frac{N_o^2 - N^2}{N^2} = C_o \cdot \frac{\lambda^2 - \lambda_o^2}{\lambda_o^2}.$$

Die Messung des Selbstinduktionskoeffizienten. Aus der zu messenden Selbstinduktion L und einer bekannten Kondensatorkapazität C wird ein geschlossener Schwingungskreis gebildet. Der Meßkreis wird mit diesem Schwingungskreis in Resonanz gebracht und seine Wellenlänge λ ermittelt. Die gesuchte Selbstinduktion L ergibt sich, wenn für λ und C die Werte in Zentimetern eingesetzt werden, aus der Beziehung:

$$L = \frac{\lambda^2}{4\pi^2 C}.$$

Die Prüfung der Empfindlichkeit von Wellenanzeigern oder Detektoren. Die meisten Wellenmesser sind mit einer Summervorrichtung versehen, durch die der Meßkreis in Schwingungen versetzt werden kann. Solche Wellenmesser können ohne weiteres zur Untersuchung von Wellenanzeigern benutzt werden. Die Schwingungsenergie des Meßkreises wird zu dem Zwecke durch lose Koppelung auf einen Empfangskreis übertragen, in den zuerst ein Vergleichsdetektor und dann der zu prüfende Wellenanzeiger eingeschaltet wird. Die Kapazität oder die Selbstinduktion des Meßkreises werden so geregelt, daß Resonanz eintritt. Als Resonanzanzeiger wird ein Fernhörer benutzt, der mit dem Detektor verbunden wird. Die Resonanz tritt ein, wenn der Ton im Hörer am stärksten wird. Der Unterschied in der Lautstärke bei Einschaltung des Vergleichsdetektors und des zu prüfenden Detektors gibt ein Maß für dessen Güte; es wird gewöhnlich nach dem Parallel-Ohmverfahren bestimmt, indem man zum Hörer einen regelbaren Widerstand einschaltet. Der Widerstand wird so eingestellt, daß der Ton im Hörer gerade verschwindet. Je kleiner der eingeschaltete Widerstand bei unveränderter Koppelung von Empfangskreis und Meßkreis ist, desto empfindlicher ist der untersuchte Detektor. Man kann auch die Grenze des Ansprechens des Detektors dadurch bestimmen,

Digitized by Google

daß man die Koppelung von Meßkreis und Empfangskreis loser oder fester macht; je loser die Koppelung sein kann, desto empfindlicher ist der Detektor.

Die Messungen mit dem Kurzschlußring-Dynamometer (Abb. 1). Der aus der Kapazität C und der Selbstinduktion L bestehende Schwingungskreis, der gemessen werden soll, wird durch die Funkenstrecke F erregt und induktiv durch die Spulenanordnung S mit der Dynamometerspule D verbunden. Die andere Dynamometerspule D_1 ist in gleicher Weise durch die Spulenanordnung S_1 mit dem aus der Kapazität C_1 und der Selbstinduktion L_1 bestehenden Meßkreise gekoppelt. In der Ebene der Spule D_1 ist der Kurzschlußring R, ein Ring aus dünnem Aluminiumblech, bifilar aufgehängt; er trägt einen kleinen Glasspiegel. Auf diesen Ring wirkt ein der jeweiligen Wellenlänge entsprechendes Drehmoment, das Null ist, sobald die beiden Kreise in Resonanz schwingen. Die Wellenlänge des Meßkreises wird so lange geändert, bis das Drehmoment Null ist. Die von dem Meßkreise bei dem Drehmoment Null angegebene Wellenlänge ist die Wellenlänge des zu untersuchenden Schwingungskreises.

Um mit dem Kurzschlußring-Dynamometer die Dämpfung eines Schwingungskreises zu bestimmen, ändert man die Wellenlänge oder die Kapazität des Meßkreises, bis das Drehmoment nach der positiven Seite ($\lambda = \lambda_1$ und $C = C_1$) oder nach der negativen Seite ($\lambda = \lambda_2$ und $C = C_2$) den Höchstwert erreicht. Bezeichnen λ_r und C_r die Werte von λ und C für die Resonanzlage beim Drehmoment Null, so gelten (vgl. S. 259) für die Summe der Dekremente δ_1 des zu messenden Kreises und δ_2 des Meßkreises die Näherungsformeln:

$$\delta_1 + \delta_2 = \pi \cdot \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{\lambda_r} = \frac{\pi}{2} \cdot \frac{C_1 - C_2}{C_r}$$

oder

$$\delta_1 = 3{,}14 \cdot \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{\lambda_r} - \delta_2$$

$$= 1{,}57 \cdot \frac{C_1 - C_2}{C_r} - \delta_2.$$

I. Meßgeräte mit stetig veränderlicher Selbstinduktion und unveränderlicher oder nur stufenweise veränderlicher Kapazität.

1. Die Arcosche Resonatorspule besteht aus einer Drahtspule, die durch Verschiebung von Kontaktstücken in Resonanz mit dem zu messenden Schwingungskreise gebracht wird. Als Resonanzanzeiger dient eine kleine, aus den angespitzten Drahtenden der Spule gebildete Meßfunkenstrecke. Der größte Funkenübergang zeigt die Resonanz an. Die 1901 in den Betrieb eingeführte Resonator- oder Abstimmspule ist der älteste Wellenmesser der drahtlosen Telegraphie. Die Spulendrähte sind in der Mitte blank gemacht; auf den blanken Stellen schleifen Kontakte, die zur Herstellung der erforderlichen Schaltungen mit biegsamen Kabeln verbunden sind. Nicht benutzte Spulenwindungen werden durch Kontaktringe kurzgeschlossen, um sie vom Mitschwingen auszuschließen. Im Nebenschlusse zur Meßfunkenstrecke ist in den Meßkreis noch eine kleine Kapazität eingeschaltet. Die Resonatorspule zur Messung der Wellenlängen von funkentelegraphischen Sendern wird nach der Schaltung Abb. 2, von funkentelegraphischen Empfängern nach der Schaltung Abb. 3 angeordnet.

Der Erregerkreis des Senders Abb. 2 besteht aus der Kapazität C, der Selbstinduktion L und der Funkenstrecke F. Der Luftleiter ist mit A und

Digitized by Google

die Erdverbindung mit E bezeichnet. Der unmittelbar mit dem Luftleiter gekoppelte Meßkreis besteht aus der Resonatorspule S mit dem verschiebbaren Kontakte k, der kleinen Kapazität c und der Meßfunkenstrecke f. Die im Erregerkreise des Senders erzeugten Schwingungen werden auf den Luftleiter und den Meßkreis übertragen. Der Kontakt k wird so verschoben, daß die Meßfunkenstrecke die größten Funken liefert und damit die Resonanz zwischen Meßkreis und Senderkreis anzeigt.

In dem Schaltungsbilde für die Messung der Wellenlänge funkentelegraphischer Empfänger Abb. 3 bedeutet A die Antenne, E die Erdverbindung und S die Resonatorspule mit den beiden verschiebbaren Kontakten k_1 und k_2. C ist ein großer Plattenkondensator und D ein elektrolytischer Detektor, an den über zwei Drosselspulen d_1 und d_2 ein Fernhörer T und eine kleine Batterie b angeschaltet sind. Die Kontakte der Resonatorspule werden so eingestellt, daß im Hörer die stärkste Lautwirkung und damit Resonanz zwischen dem Empfängerkreis und dem Meßkreis eintritt.

Die eingeschalteten Windungen der Resonatorspule geben das Maß für die Wellenlänge, das auf einer an der Spule neben den verschiebbaren Kontaktstücken angebrachten Gradeinteilung unmittelbar abgelesen werden kann.

2. Der Wellenmesser von Zenneck. Sein Meßkreis (Abb. 4) besteht aus einer oder zwei Leydener Flaschen C_1 und C_2, einem Drahtrechtecke R und einem verschiebbaren, mit Ablesevorrichtung verbundenen Bügel B. Zur Messung größerer Wellenlängen kann in den Bügel noch eine Selbstinduktionspule eingeschaltet werden. Als Resonanzanzeiger dient ein Hitzdrahtgerät oder eine Geißlerröhre H. Den Wellenmesser von Zenneck hat Prof. Braun bereits 1902 bei seinen Versuchen in Straßburg (Els.) mit Erfolg benutzt; im Betriebe wird er nicht verwendet.

3. Der Frequenzmesser von Nesper gleicht dem Wellenmesser von Zenneck. Sein Meßkreis besteht ebenfalls aus einem Kondensator und einem die Selbstinduktion bildenden Rechtecke, deren Wert durch einen verschiebbaren Metallbügel geändert wird. Als Resonanzanzeiger benutzt Nesper ein Thermoelement, das induktiv mit dem Meßkreise verbunden wird. Der Wellenmesser hat nur im Versuchsraum Anwendung gefunden.

4. Der Wellenmesser von Drude. Sein Aufbau beruht auf denselben Gesichtspunkten wie der der Wellenmesser von Zenneck und Nesper. Der Meßkreis (Abb. 5) besteht aus zwei 1 mm dicken, im Abstande von 2 bis 3 cm parallel gespannten Kupferdrähten a, die an einem Ende durch einen gleich starken Draht b miteinander verbunden sind. Den Schluß am anderen Ende bildet ein verschiebbarer, dem Verbindungsdrahte b gleicher Metallbügel B, der mit einem über einer Gradeinteilung laufenden Zeiger verbunden ist. Als Resonanzanzeiger dient die Heliumröhre H, die auf die Paralleldrähte etwa in der Mitte aufgelegt wird; bei Eintritt der Resonanz leuchtet sie auf. Die gesuchte Wellenlänge λ ist dann gleich der gesamten Drahtleitung des Meßkreises, vermehrt um etwa 3 cm, eine Größe, die der Kapazität der leuchtenden Heliumröhre entspricht. Es ist also:

$$\lambda = 2a + 2b + 3\,\text{cm}.$$

Sollen Wellen über 12 m Länge gemessen werden, so sind die sonst frei endigenden Paralleldrähte mit den Platten eines Kondensators C (Abb. 6) zu verbinden, die bei der Messung von Wellenlängen über 50 m in Bäder von Flüssigkeiten (Wasser, Petroleum oder Paraffinöl) mit bekannter Dielektrizitätskonstante getaucht werden. Die als Resonanzanzeiger dienende Heliumröhre H wird bei dieser Anordnung in die Nähe der einen Kondensatorplatte gehalten. Bezeichnet man mit a den Abstand des Metallbügels B

Digitized by Google

Abb. 1.

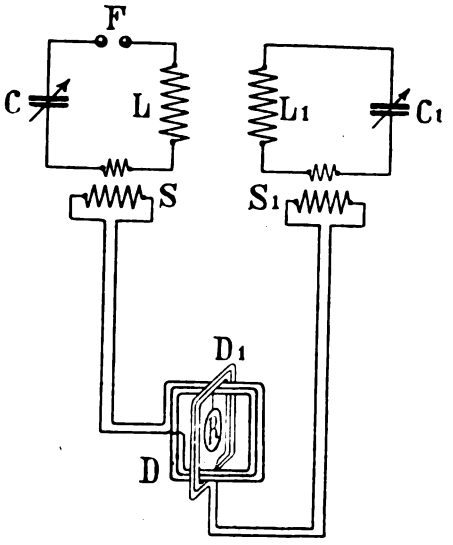


Abb. 2.

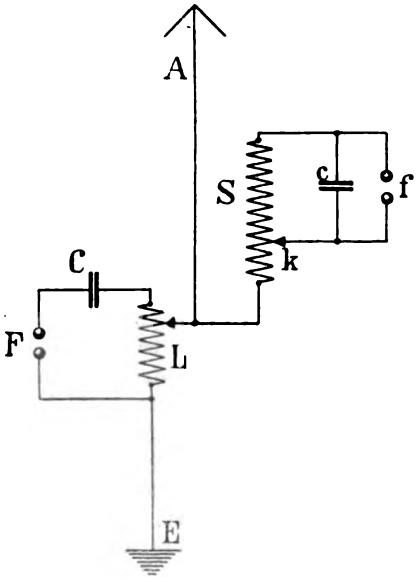
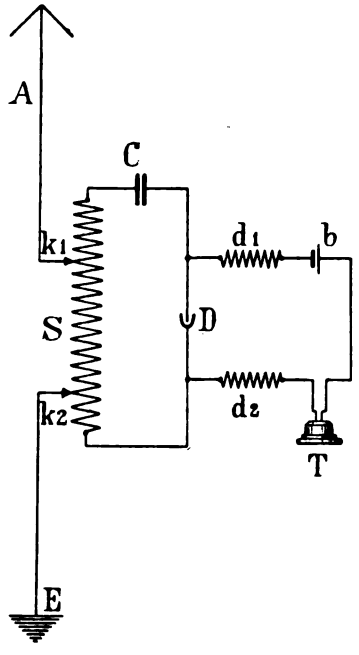


Abb. 3.



von dem Ende der Parallelleitung, das am Kondensator C liegt, und mit L die Selbstinduktion des Meßkreises, so ergibt sich für die Wellenlänge λ des zu messenden Schwingungskreises die Beziehung

$$\lambda = 2\pi \cdot \sqrt{CL} + \frac{\pi}{3} \cdot \frac{a^2}{\sqrt{CL}}.$$

Für Messungen im Versuchsraume kann die Drudesche Meßvorrichtung gute Verwendung finden, für den Betrieb kommt sie weniger in Betracht, weil

Digitized by Google

die Handhabung nicht genügend einfach und der Meßbereich nicht groß genug ist. Wellenlängen über 500 m können damit ohne Schwierigkeiten nicht gemessen werden.

5. Der Wellenmesser von Rendahl. Sein Meßkreis besteht aus der stetig veränderlichen Selbstinduktion L (Abb. 7), bei der die Veränderung durch Drehung oder Verschiebung der Spulen s_1 und s_2 ineinander geschieht, ferner aus dem Plattenkondensator C, von dem durch die Stöpselschaltvorrichtung M verschiedene Stufenwerte eingeschaltet werden können. Die Drehung der Selbstinduktionspulen gegeneinander wird durch einen Griff bewirkt, der mit einem Zeiger verbunden ist. Der Zeiger bestreicht eine in Wellenlängen geeichte Gradeinteilung. Zur Sicherung des Plattenkondensators gegen Überspannung ist im Nebenschlusse zu ihm eine kleine Funkenstrecke F geschaltet. Als Resonanzanzeiger dient eine Geißlerröhre G oder ein Hitzdrahtthermometer H, das mit dem Meßkreis induktiv durch die Drahtschleifenanordnung S gekoppelt wird. Die Resonanzanzeiger werden durch die Umschalter U_1 und U_2 eingeschaltet. Soll der Wellenmesser zur Erzeugung von Schwingungen benutzt werden, so wird durch den Umschalter U_3 eine Funkenstrecke F in den Meßkreis eingeschaltet. Zur Koppelung des Meßkreises mit dem zu untersuchenden Schwingungskreise dient die Selbstinduktionswindung J, die fest mit der Spule s_2 verbunden und unter ihr angeordnet ist. Die Windung J wird mit einer außerhalb des Wellenmessers aufgestellten Koppelungspule K verbunden, die die Schwingungen auf das zu messende Schwingungssystem überträgt. Mit dem Wellenmesser von Rendahl können alle in der drahtlosen Telegraphie vorkommenden Messungen mit genügender Genauigkeit ausgeführt werden; aus dem Betrieb ist er jedoch durch die neueren Wellenmesser verdrängt worden.

6. Der Wellenmesser von Seibt. Sein Meßkreis (Abb. 8) besteht aus dem Kondensator C, der unveränderlichen Selbstinduktion L mit der Spule K und der stetig veränderlichen Selbstinduktion L_1 in Form eines Variometers. Die Spule K dient zur Koppelung des Meßkreises mit dem zu untersuchenden Schwingungskreise. Eine ausgedehnte Anwendung im Betriebe hat der Wellenmesser bis jetzt nicht gefunden.

7. Der Wellenmesser von Murgas. Sein Meßkreis besteht aus der regelbaren Selbstinduktionspule L (Abb. 9) und dem Kondensator C, der in Form eines tönenden Kondensators gleichzeitig als Resonanzanzeiger dient. Die Selbstinduktionspule L ist für die Regelung mit einem Kontaktschieber k versehen und endet an der einen Seite in einer Strahlenspitzengruppe S, die zur elektrostatischen Koppelung mit dem zu untersuchenden Schwingungskreise benutzt wird, an dessen Selbstinduktion eine gleichartige Strahlenspitze angesetzt ist. Bei Resonanz der beiden Schwingungskreise ist die elektrostatische Felddichte zwischen den Platten des Kondensatorhörers am größten und der durch die Schwingungen erzeugte Ton am lautesten. Der Abstand der beiden Platten des Kondensatorhörers kann durch die Schraube s geregelt werden. Für die Messung ungedämpfter Schwingungen erscheint dieser Wellenmesser nicht geeignet; er hat auch im Betriebe bisher keine Verwendung gefunden.

8. Der Wellenmesser von Ives-de Forest. Der für das de Forest-System von Ives und de Forest entworfene Wellenmesser (Abb. 10) ist durch den symmetrischen Aufbau von zwei durch die Funkenstrecke F getrennten Kapazitäten C_1 und C_2 sowie von zwei Selbstinduktionen L_1 und L_2 gekennzeichnet. Die Kapazitäten bestehen aus Glasplattenkondensatoren, über denen die auf Zylinderflächen gewickelten Selbstinduktionen angeordnet sind. Die Metallbelegungen der Kondensatoren sind an Stufenschalter gelegt, womit ver-

Digitized by Google

schiedene Kapazitätsbeträge eingeschaltet werden können. Die Selbstinduktionspulen L_1 und L_2 bestehen aus je zwei Wicklungen p_1, s_1 und p_2, s_2, von denen die äußeren p_1 und p_2 fest und die inneren s_1 und s_2 drehbar

Abb. 4.

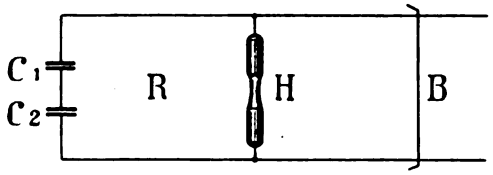


Abb. 5.

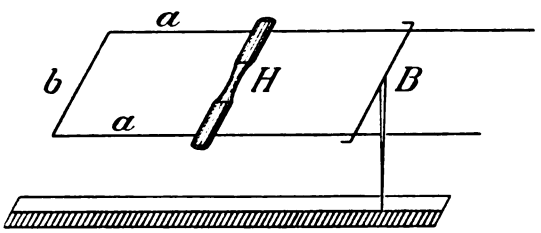


Abb. 6.

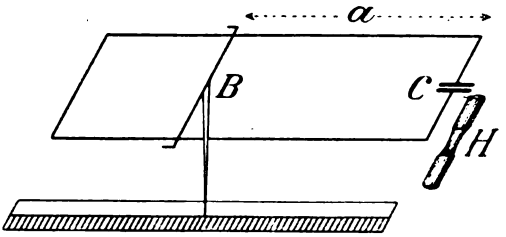


Abb. 8.

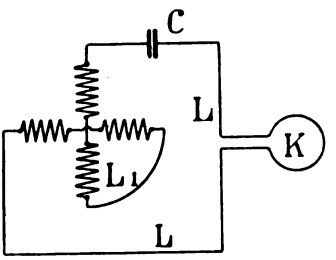


Abb. 7.

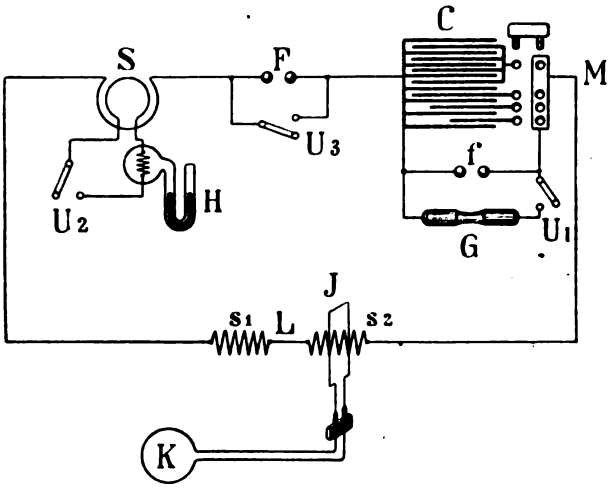
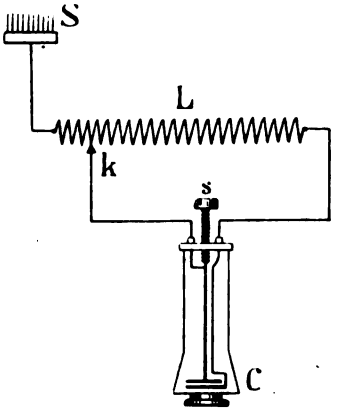


Abb. 9.



angeordnet sind. Durch Verdrehung der Spulen gegeneinander wird eine gute stetige Veränderung der Selbstinduktion des Meßkreises erzielt. Die drehbaren Spulen s_1 und s_2 sind mit den festen, senkrecht stehenden Spulen

Digitized by Google

durch Schleifringe verbunden, die aus zwei kleinen flachen, konzentrischen Messingringen bestehen. Sie sind ferner auf einer gemeinsamen Welle gelagert, die seitlich eine Kurbel trägt. Die Kurbel bestreicht eine auf Wellenlängen geeichte Gradeinteilung. Die festen Selbstinduktionspulen p_1 und p_2 sind an einen starkdrähtigen Kontaktrahmen R geführt, an den der zu messende Schwingungskreis mit der Kapazität C und der Selbstinduktion L

Abb. 10.

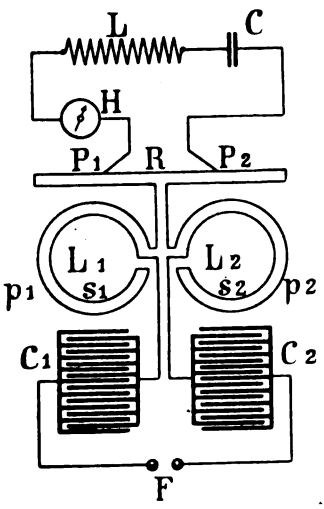


Abb. 11.

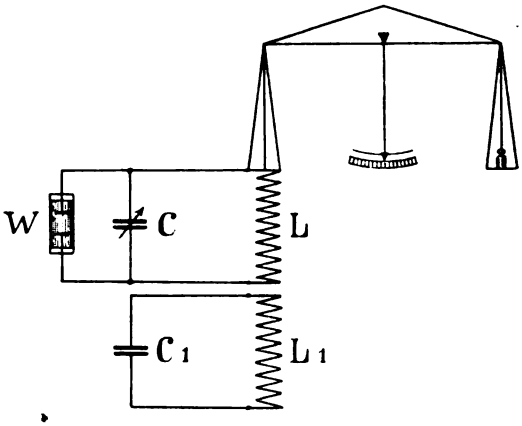
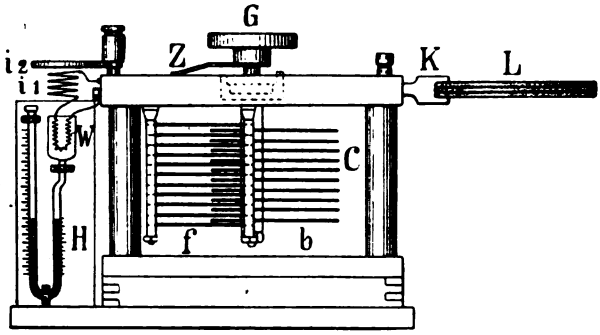


Abb. 12.



angeschlossen wird. Der Meßkreis wird über die Funkenstrecke F durch einen kleinen Induktor zu Schwingungen erregt; als Resonanzanzeiger wird das Hitzdrahtgerät H in den zu messenden Schwingungskreis in der Nähe des Strombauches eingeschaltet. Entsprechend der Lage der Punkte P_1 und P_2 für den Anschluß des zu messenden Kreises wird dieser mit dem Meßkreise des Wellenmessers mehr oder weniger fest gekoppelt. Ersetzt man die Funkenstrecke F durch einen Resonanzanzeiger, so kann der Wellenmesser auch für die Messung der Schwingungskreise der Empfangstelle benutzt werden. Wegen seines großen Gewichts eignet sich dieser Wellenmesser trotz seines symmetrischen und gut eichfähigen Aufbaues wenig für die Verwendung im Betriebe.

Digitized by Google

II. Meßgeräte mit stetig veränderlicher Kapazität und unveränderlicher oder nur stufenweise veränderlicher Selbstinduktion.

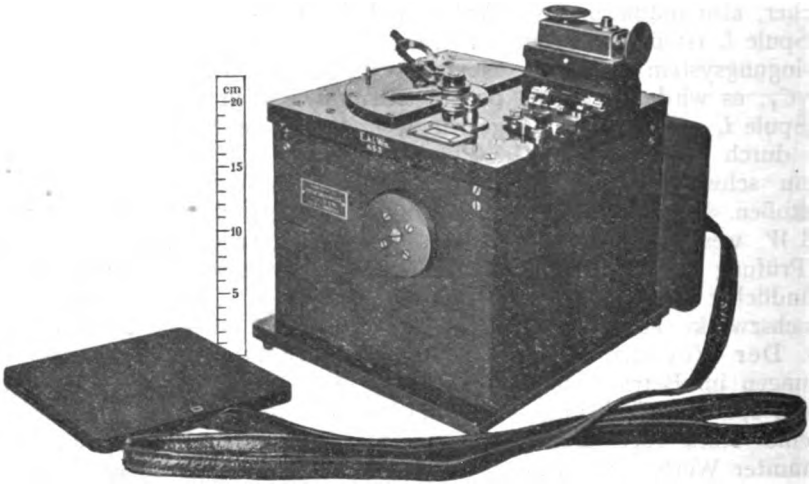
1. Der Wellenmesser von Peuckert beruht auf der Anwendung der Thomsonschen Stromwage für Schwingungsysteme (Abb. 11). Der Meßkreis besteht aus der Selbstinduktion L, deren Wert bekannt ist, und dem regelbaren Kondensator C, zu dem erforderlichenfalls noch ein elektrolytischer, also induktionsloser Widerstand W im Nebenschlusse geschaltet ist. Die Spule L ist an einer empfindlichen Wage aufgehängt. Das zu messende Schwingungsystem besteht aus der Selbstinduktion L_1 und dem Kondensator C_1; es wird durch eine beliebige Stromquelle in Schwingungen versetzt. Die Spule L wird über L_1 angeordnet, und die Gleichgewichtslage der Wage wird durch Auflegen von Gewichten hergestellt. Sobald das zu messende System schwingt, wird die Gleichgewichtslage gestört, und L wird von L_1 abgestoßen. Der regelbare Kondensator C und erforderlichenfalls der Widerstand W werden so eingestellt, daß die Gleichgewichtslage wieder eintritt. Zur Prüfung der richtigen Abgleichung kann in den Meßkreis noch ein empfindlicher Resonanzanzeiger eingeschaltet werden. Der Wellenmesser ist für Versuchszwecke geeignet, für den Betrieb hat er keine Bedeutung erlangt.

2. Der Wellenmesser von Franke-Dönitz war das erste für genaue Messungen im Betriebe brauchbare Meßgerät; seine Einrichtung ist für die meisten späteren Wellenmesser vorbildlich geworden. Der Meßkreis besteht aus einer stetig regelbaren Kapazität und einer Anzahl Selbstinduktionspulen bestimmter Werte. Die Kapazität wird aus einem Köpselschen Drehplattenkondensator C (Abb. 12) gebildet. Dieser enthält zwei Reihen halbkreisförmiger Metallplatten, die in einem mit Paraffinöl gefüllten Gefäß untergebracht sind. Die Platten f der einen Reihe sind fest am Gestell des Apparats in gleichen Abständen übereinander angeordnet, und die Platten b der zweiten Reihe an einer beweglichen Achse derart, daß sie sich durch die Drehung dieser Achse mit dem Knopfe G zwischen die feststehenden Kondensatorplatten schieben. Je weiter die beweglichen Platten zwischen die feststehenden geschoben werden, desto größer wird die Kapazität des Kondensators. Die Kapazität steigt oder fällt im gleichen Verhältnisse zum Drehungswinkel; dieser wird durch den am Knopfe G befestigten Zeiger Z auf einer Gradeinteilung bis 180° angegeben. Steht der Zeiger z. B. auf 160°, so ist ein Kondensator von viermal größerer Kapazität in den Schwingungskreis des Meßgeräts eingeschaltet als bei einer Zeigerstellung von 40°. Die Selbstinduktion L des Meßkreises besteht aus 5 verschieden großen Selbstinduktionspulen, die zusammen mit dem Kondensator bei der Veränderung seiner Kapazität von 20° bis 170° einen Meßbereich von 100 bis 3200 m Wellenlänge bilden. Die Spulen L werden mittels in Hartgummi eingefaßter Stöpselkontakte K in den Meßkreis eingeschaltet. Jeder Spule entspricht eine besondere Reihe der Gradeinteilung, die unmittelbar die Wellenlänge angibt. Als Resonanzanzeiger dient ein Hitzdrahtthermometer H; es ist ein Luftthermometer, in dessen Behälter eine Widerstandspirale W eingeführt ist, die von dem zu messenden Hochfrequenzstrome durchflossen wird. Je stärker der Strom und die ihm entsprechende Erwärmung der Spirale ist, um so größer ist die an der Gradeinteilung abzulesende Druckzunahme. Der größte durch die Änderung des Kondensators zu erzielende Wert zeigt die Resonanz an. Die Spirale W ist induktiv durch die kleinen Spulen i_1 und i_2 mit dem Meßkreise verbunden. An Stelle des Hitzdrahtthermometers kann für qualitative Untersuchungen auch ein Hitzdrahtwattanzeiger verwendet werden, der in quadratischen Stromwerten geeicht ist.

Digitized by Google

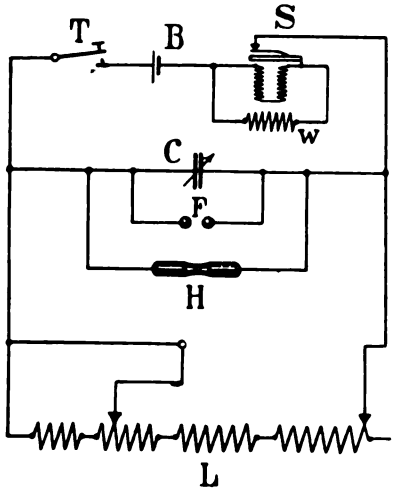
3. Der **kleine** Wellenmesser der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Abb. 13) stellt eine neue Ausführung des Wellenmessers von Franke-Dönitz dar, mit dem nicht nur Messungen von Wellenlängen bis zu 3000 m zu Abstimmungszwecken vorgenommen, sondern auch Koppe-

Abb. 13.



lungen, Detektoren, Kapazitäten und Selbstinduktionskoeffizienten gemessen werden können. Der Wellenmesser ist mit einer Summereinrichtung versehen, so daß der Meßkreis als Schwingungserreger oder Oszillator dienen kann. Als Resonanzanzeiger wird eine Heliumröhre benutzt, die parallel zur Kapazität des Meßkreises geschaltet ist, oder eine kleine Glühlampe, die

Abb. 14.



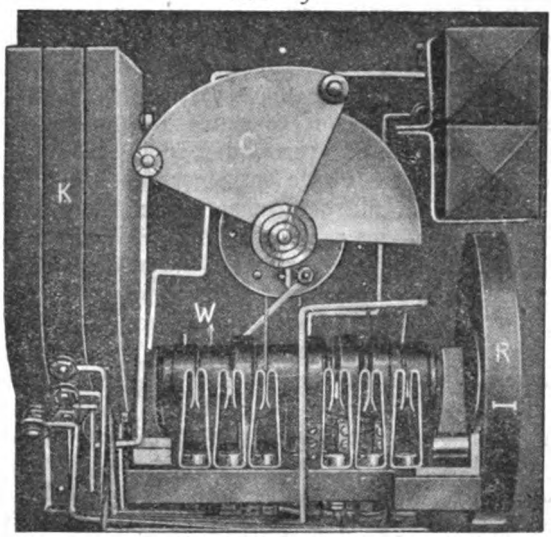
induktiv mit dem Meßkreise lose gekoppelt wird. Dämpfungsmessungen können mit diesem Wellenmesser nicht ausgeführt werden.

Der Meßkreis (Abb. 14) besteht aus der stetig veränderlichen Kapazität C und der vierstufigen Selbstinduktion L. Als Kapazität wird ein Drehkonden-

Digitized by Google

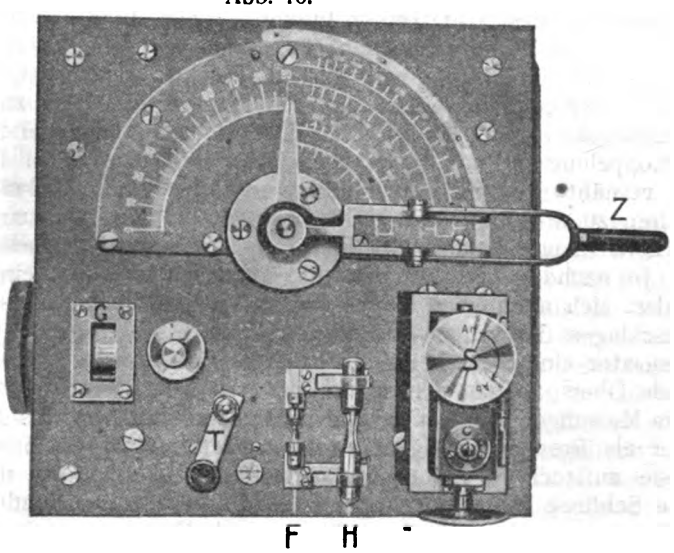
sator nach Köpsel mit halbkreisförmigen Platten benutzt. 22 solcher Platten sind parallel und gleich weit voneinander am Gestelle des Meßgeräts befestigt; sie bilden die eine Belegung des Kondensators. Die andere Belegung besteht

Abb. 15.



aus 21 gleichartigen, im ganzen um eine gemeinschaftliche Achse drehbaren Platten. Das Dielektrikum ist Luft. Der zweite Plattensatz schiebt sich bei der Drehung seiner Achse in die Zwischenräume des feststehenden Satzes ein; dementsprechend ist je nach der Einstellung die wirksame Fläche des Kondensators und damit seine Kapazität verschieden groß.

Abb. 16.



Die Selbstinduktionspulen L sind aus fein unterteiltem Emailledraht hergestellt und in einem Hartgummikörper K (Abb. 15) in Schellack eingebettet, so daß ein Durchschlagen oder eine mechanische Beschädigung der Litzen-

Digitized by Google

drähte ausgeschlossen erscheint. Die vier Spulen sind so angeordnet, daß sie durch den Walzenschalter *W* nacheinander in Reihe und an den Kondensator angeschaltet werden können. Auf der Achse des Walzenschalters *W* ist ein Messingrad *R* befestigt, das auf seinem Kranze vier verschiedenfarbige Felder aufweist. In diesen Feldern befinden sich die Zahlen I, II, III und IV, entsprechend den vier Stufenwerten der Selbstinduktion. Durch ein Fenster *G* im Deckel des Wellenmessers (Abb. 16) kann man die Feldfarbe sowie die Nummer und damit den Wert der eingeschalteten Selbstinduktion erkennen. Der zur Regelung des Kondensators dienende Klapphebel *Z* ist unter einem Winkel von 90° mit einem Zeiger verbunden, der über eine halbkreisförmige Hartgummiplatte gleitet. Die Platte ist einerseits mit einer Gradeinteilung von 0 bis 90° versehen, über die der Zeiger gleitet, anderseits mit vier Gradeinteilungen, die die Wellenlängen für die einzelnen Selbstinduktionspulen bei der jeweiligen Kondensatorstellung angeben. Der feste Rahmen des Klapphebels *Z* enthält für die Ablesung zwei Stege von dreieckigem Querschnitte, die in der Mitte durch je zwei Striche geteilt sind. Die Gradeinteilungen für die Wellenlängen sind in derselben Reihenfolge wie die Felder auf dem Messingrade *R* bunt graviert, so daß eine falsche Ablesung ausgeschlossen sein dürfte. Die Heliumröhre *H* ist ebenso wie die Glühlampe leicht auswechselbar; für diese eignet sich am besten eine viervoltige Metallfadenglühlampe.

Der Summer *S* ist in ein Messinggehäuse eingebaut, das mit Steckkontakten auf die Deckplatte des Wellenmessers aufgesetzt wird. Er ist auf 300 bis 1200 Schwingungen in der Sekunde abgestimmt und wird von zwei im Kasten des Wellenmessers befestigten, parallel geschalteten Trockenelementen (*B* in Abb. 14) gespeist. Der Hammer des Summers besteht aus einem leichten, in zwei Stahlsaiten eingespannten Eisenbleche. Die Stahlsaiten können, um eine Änderung ihrer Eigenschwingung zu ermöglichen, durch eine Einstellschraube gespannt und entspannt werden. Der Widerstand der hintereinander geschalteten Elektromagnetspulen des Summers beträgt 5 Ohm; parallel zu ihnen liegt ein bifilarer Widerstand *W* von 12,5 Ohm zur Löschung des Unterbrecherfunkens. Zur Einschaltung des Summers dient die Taste *T*, mit der auch Morsezeichen gegeben werden können, was besonders bei der Prüfung von Wellenanzeigern wichtig ist.

Die Schwingungen werden aus dem Meßkreis auf den zu untersuchenden Schwingungskreis oder umgekehrt mit Hilfe einer aus zwei Spulen bestehenden Koppelungsleitung übertragen, die durch eine 2,5 m lange bifilare, in Leder vernähte Leitung miteinander verbunden sind. Um nicht beide Spulen festhalten zu müssen, ist dafür gesorgt worden, daß sich eine der Spulen in zwei Gleitschienen an der Rückseite des Wellenmessers beliebig einschieben läßt. Je nachdem die Spule mehr oder weniger weit eingeschoben wird, verändert sich auch ihre Koppelung mit den Wellenmesserspulen. Um ein Durchschlagen der Spulen und des Kondensators zu verhüten, ist parallel zum Kondensator eine Sicherheitsfunkenstrecke *F* angeordnet, durch die sich auftretende Überspannungen ausgleichen.

Die Messungen werden nach den Angaben auf S. 258 bis 261 bewirkt. Da bei der als Resonanzanzeiger benutzten Heliumröhre der Spannungswert, bei dem sie aufleuchtet, nicht stets derselbe ist, können bei ihrer Verwendung genaue Schlüsse auf die Energieverhältnisse der zu messenden Schwingungen nicht gezogen werden. Auch Glühlampen als Resonanzanzeiger gestatten keine quantitativen Messungen; zur Ausführung dieser dient der große Wellenmesser der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie. (Schluß folgt).

Digitized by Google

Das schweizerische Postwesen im Jahre 1914[1]).

Im Jahre 1914 haben betragen

die Ausgaben	62 805 592 Fr.
die Einnahmen	56 647 108 -
der Betriebsverlust....	6 158 484 Fr.

Im Jahre 1913 wurde ein Reinertrag von 1 004 610 Fr. erzielt. Für 1914 ergibt sich somit gegen 1913 ein Ausfall von 7 163 094 Fr. Hinter dem Voranschlage bleibt das wirkliche Ergebnis infolge des durch den europäischen Krieg verursachten Ausfalls an Einnahmen um 7 087 864 Fr. zurück. Ohne die nachdrücklichen Sparmaßnahmen der Postverwaltung, durch die es gelang, dem Voranschlage gegenüber rund 6 400 000 Fr. Ersparnisse zu erzielen, würde das Betriebsergebnis noch viel unerfreulicher gewesen sein.

Während sich im Vergleiche zum Vorjahre die Zahl der Briefe trotz des Krieges bei einer Gesamtzahl von 227 220 185 um 10 963 143 und die der Einzahlungen auf Postscheckrechnungen bei einer Gesamtzahl von 8 996 407 um 126 254 Stück vermehrte, verringerten sich die

Postkarten	bei einer Gesamtzahl von	76 717 876	um 35 825 928 Stück,
Drucksachen	- - - -	66 739 204	- 21 277 194 - ,
Einzugsaufträge	- - - -	3 378 428	- 85 292 - ,
Pakete	- - - -	35 419 270	- 5 687 625 - .

Gebührenpflichtige schweizerische Zeitungen wurden 217 502 629, 8 052 665 mehr als im Vorjahre, befördert. Die inländischen Postanweisungen verminderten sich bei einer Gesamtstückzahl von 5 593 369 um 327 781; dies ist nur zum Teil durch die politische Lage begründet, in der Hauptsache aber eine Folge der steten Entwicklung des Postscheckverkehrs. Eine ganz gewaltige Vermehrung weisen hingegen die uneingeschriebenen portofreien Briefpostsendungen des Inlandverkehrs auf, die bei einer Gesamtzahl von 58 137 208 gegenüber dem Vorjahr um 40 456 896 zunahmen, was hauptsächlich auf den portofreien Verkehr der zahlreichen im Felde stehenden Truppen und der Hilfsgesellschaften zurückzuführen ist.

Die Direktorenkonferenz, die von der Ober-Postdirektion jährlich einmal zum Zwecke gegenseitiger Aussprache und mündlicher Behandlung vorliegender Geschäfte von allgemeiner Bedeutung einberufen wird, verhandelte über eine größere Zahl von Gegenständen, von denen zu erwähnen sind: Die Einführung von Aufnahme- und Fachprüfungen sowie einer Lehrzeit für die Postangestellten, ferner die Aufhebung der sofortigen Auszahlung des Betrags an die Aufgeber von Nachnahmesendungen. Von den durch die Postkommission behandelten Gegenständen sind von allgemeiner Bedeutung: Beschleunigung der Aufgabe von Massensendungen, Vorkehrungen gegen Mißbräuche durch Deckadressen und Einführung des Postprotestes. Die Frage, ob es sich empfehlen würde, eine Krankenkasse für alle Angehörigen der Postverwaltung zu gründen, ist noch nicht entschieden worden.

Zum 1. Juli 1914 sind folgende neue schweizerische Freimarken ausgegeben worden: a) die Werte zu 10, 12 und 15 Rappen (Büste Tells mit der Armbrust); b) die Postkarten zu 10 und $^{10}/_{10}$ Rappen, sie tragen das gleiche

[1]) Aus dem »Bericht der schweizerischen Postverwaltung über ihre Geschäftsführung im Jahre 1914.«

Digitized by Google

Bild; c) neue Marken zu 3, 5 und 10 Fr. (bisher war der höchste Wert 3 Fr.), sie sind in Rechteckform in der doppelten Größe der übrigen Marken hergestellt. Versuchsweise eingeführt wurde die Anbringung von Briefkasten im Innern von Verwaltungsgebäuden und Privatbetrieben und ihre Leerung durch die Post gegen eine die Selbstkosten deckende Entschädigung. Die Gebühr beträgt bei nicht mehr als 3 täglichen Leerungen jährlich 100 Fr., bei 4 bis 6 täglichen Leerungen jährlich 150 Fr., bei 7 und mehr täglichen Leerungen jährlich 200 Fr. Jede Leerung kommt auf 8 bis 10 Rappen zu stehen. Zu Beginn des Berichtsjahrs angestellte Ermittelungen ergaben, daß man in der Schweiz in der Einrichtung von Bestellgängen sehr weit gegangen war. Der seit einigen Jahren sich fühlbar machende Rückgang im Reingewinn aus dem Postbetriebe veranlaßte das Postdepartement zur Aufstellung von grundsätzlichen Bestimmungen, von denen in Zukunft nur in besonderen Fällen abgewichen werden soll. Fortan gilt als Regel, daß die Zahl der täglichen Bestellungen in großen und mittleren Städten 4, in kleineren Städten und bedeutenderen Landorten 3, im übrigen 2 nicht übersteigen soll.

Die Zahl der Postanstalten hat sich im Berichtsjahr um 18 vermehrt und betrug Ende 1914 4095. Davon befanden sich 2635 in der deutschen, 1087 in der französischen und 373 in der italienischen Schweiz. Die Gesamtzahl der Postanstalten setzt sich zusammen aus 2099 Postbureaus, 1984 Postablagen und 12 Agenturen im Auslande. Die Zahl der Festangestellten belief sich Ende 1914 auf 15 369 Beamte und Angestellte (gegenüber 15 037 im Vorjahre), darunter 1248 Frauen. Um dem durch den Krieg verursachten Rückgange der Einnahmen entgegenzuwirken, sind in der 2. Hälfte des Berichtsjahrs keine neuen Stellen mehr eingerichtet worden. An Besoldungen und Vergütungen wurden gezahlt im Jahre 1914 42 371 955 Fr. gegen 42 773 273 Fr. im Jahre 1913. Der Rückgang dieser Ausgaben ist eine Folge der Kriegsmaßnahmen. Die Zahl der Postreisenden ist infolge der Mobilmachung und des Krieges von 188 532 im Vorjahr auf 111 401 im Berichtsjahre zurückgegangen. Zahlreiche Alpen- und Ausflüglerposten mußten aufgehoben oder eingeschränkt werden. Die Zahl der genehmigten Kraftwagenunternehmungen zur Besorgung des Postdienstes beträgt 14; dazu kommen die für Rechnung der Postverwaltung ausgeführten Kraftomnibusfahrten zwischen Bern und Detligen sowie die Kraftpaketfahrten in Basel und Zürich.

Im inländischen Postanweisungsverkehr betrugen die Einzahlungen 651 250 799 Fr. (1913: 671 828 710 Fr.), die Auszahlungen 651 201 147 Fr. (1913: 671 801 464 Fr.), der Jahresumsatz 1 302 451 946 Fr. (1913: 1 343 630 174 Fr.); im ausländischen Postanweisungsverkehr die Einzahlungen 76 750 306 Fr., die Auszahlungen 92 068 492 Fr. und der Jahresumsatz 168 818 798 Fr. (1913: 172 797 843 Fr.). Infolge der außerordentlichen Schwankungen der Börsenkurse während des Krieges sah sich die Postverwaltung veranlaßt, zur Vermeidung von Verlusten den Einzahlungskurs für Postanweisungen nach mehreren Ländern (Frankreich, Italien, Großbritannien, Britisch Indien) zu erhöhen. Dagegen konnte der Einzahlungskurs nach Deutschland vom 1. Dezember 1914 ab von 123,5 Fr. auf 118 Fr. für 100 ℳ herabgesetzt werden, nachdem die deutsche Reichs-Postverwaltung sich bereit erklärt hatte, die durchschnittlichen Aufzeichnungen der schweizerischen Nationalbank als Abrechnungskurs anzuerkennen. Der Postanweisungsverkehr mit einer Reihe von Ländern, so mit Belgien, Österreich-Ungarn, Rußland, Canada usw., mußte ganz eingestellt werden.

Im Berichtsjahr erkrankten von 10 926 Beamten und Angestellten 4668 in 6396 Fällen mit zusammen 122 290 Krankheitstagen. Darunter befanden

Digitized by Google

sich 1561 leichte Erkrankungen, die nur eine Dienstabwesenheit bis zu 2 Tagen bedingten. 70 Personen sind gestorben. Von 100 beobachteten Personen erkrankten somit durchschnittlich 42,72, und es treffen auf 100 beobachtete Personen 58,54 Erkrankungen mit 1119,25 Krankheitstagen und 0,64 Sterbefälle. Unfälle im Postbetriebe sind im Betriebsjahre 545 vorgekommen, für die zusammen 85 384 Fr. Entschädigungen gezahlt worden sind. 535 Fälle mit einem Entschädigungsbetrage von 85 577 Fr. betrafen Postbeamte und Postillione.

Der europäische Krieg und die Mobilmachung des schweizerischen Heeres waren für den Postbetrieb von tiefgreifendem Einflusse. Über 5000 Mann, beinahe ein Drittel der ganzen Postbeamtenschaft, wurde zu den Fahnen einberufen. Von den Postpferden mußte ein großer Teil für Heereszwecke zur Verfügung gestellt werden. Der gebührenpflichtige Postverkehr ging um die Hälfte zurück, während die Zahl der portofreien Sendungen außerordentlich wuchs. Der Wertzeichenverkauf im Monat August 1914 wies mit 2 186 623 Fr. gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ein Verminderung von 56,4 v. H. auf. In den folgenden Monaten war der Ausfall weniger bedeutend. Im Dezember 1914 betrug er noch 25,9 v. H. In Friedenszeiten hätte mit einer Einnahme von rund 25 387 000 Fr. aus dem Wertzeichenverkaufe gerechnet werden können; in Wirklichkeit belief sie sich nur auf rund 14 885 000 Fr. Diese Sachlage erforderte eine Reihe von Maßnahmen, um den Postverkehr möglichst wieder in das gewöhnliche Gleis zu bringen und den Betriebsausfall soweit als angängig zu verringern. Zu dem Zwecke wurden, wo die Verhältnisse es erforderten, u. a. die Arbeitszeiten verlängert und die Ruhetage gekürzt, die Schalterstunden, der Bestelldienst und die Postverbindungen eingeschränkt. Ein Teil der Einschränkungen ist inzwischen wieder aufgehoben worden. Der Auslandsverkehr mit den kriegführenden Ländern war während der ersten Tage nach dem Kriegsausbruche ganz unterbrochen; er kam nur nach und nach wieder in Fluß. Längere Zeit stand für den Verkehr mit Drittländern nur der Weg über Italien offen. Am Ende des Berichtsjahrs waren die Verhältnisse erträglicher geworden. Briefe können, mit Ausnahme der eigentlichen Kriegsgebiete, wieder überallhin versandt werden. Zur Verminderung der Ausgaben wurden seit August 1914 bei den Ämtern I. und II. Klasse frei werdende Stellen, wenn es sich nicht um unentbehrliche Beamte handelte, nicht mehr besetzt und Aushelfer nur im Falle eines dringenden Bedürfnisses herangezogen. Ersparnisse wurden ferner gemacht an den Bahnpostentschädigungen infolge Einschränkung des Bahnpostdienstes, an den Sonntagsdienstentschädigungen durch Herabsetzung der Beträge auf die Hälfte, durch Verschiebung der Erhöhung der Tagegelder der Lehrlinge und der Beförderung von Aspiranten, entsprechend der Verschiebung der zum 1. April 1915 fälligen allgemeinen Besoldungserhöhungen. Den im Heeresdienste stehenden Beamten mit Offiziersrang, den Stabs- und Feldpostsekretären werden 35 bis 60 v. H. ihrer militärischen Entschädigungen von ihrem Gehalt abgezogen.

Sehr großen Anteil hat die schweizerische Postverwaltung an der Vermittelung der Post für Kriegsgefangene. Gemäß Artikel 16 der Vollzugsverordnung zum Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs ist den Kriegsgefangenen die Möglichkeit zur Absendung von Briefen usw. nach ihrer Heimat zu geben. Nach dem Weltpostvertrag und dem Sonderabkommen von Rom genießen die an Kriegsgefangene gerichteten und von ihnen aufgegebenen Postsendungen Portofreiheit. Bis Ende 1914 wurden mehr als 11 Millionen Briefsendungen, darunter etwa 200 000 Päckchen (Höchstgewicht 1 kg), über die Schweiz geleitet. Die Post-

Digitized by Google

anweisungen für Kriegsgefangene werden von der Oberpostkontrolle in Bern in die Währung des Bestimmungslandes umgerechnet und neu ausgeschrieben. Von September bis Ende 1914 wurden so an französische Kriegsgefangene in Deutschland 221 687 Postanweisungen im Betrage von 3 576 756 Fr. und an deutsche Kriegsgefangene in Frankreich 61 045 Postanweisungen im Betrage von 1 195 614 Fr. befördert. Seit dem 1. Dezember 1914 besorgt die schweizerische Postverwaltung unter anderem auch den Postanweisungsverkehr für Kriegsgefangene zwischen Österreich-Ungarn und Rußland. Im Dezember 1914 vermittelte sie 846 Postanweisungen im Betrage von 22 983 Fr. an russische Kriegsgefangene in Österreich und Ungarn, sowie 2082 Postanweisungen mit 71 118 Fr. an österreichische und ungarische Kriegsgefangene in Rußland. Der Auswechselungsverkehr von Postpaketen bis zum Gewichte von 5 kg zwischen Deutschland und Frankreich nahm rasch einen solchen Umfang an, daß das Vereinigen der Pakete mit den Begleitpapieren, das Zählen usw. als undurchführbahr fallen gelassen werden mußte. Die Pakete werden in geschlossenen Eisenbahnwagen ohne Umladung zwischen Frankfurt (Main) und Genf befördert. Bis Ende 1914 wurden 170 972 Pakete für Kriegsgefangene in Frankreich und 161 442 Pakete für Kriegsgefangene in Deutschland umgeleitet. Ferner vermittelt die Ober-Postdirektion in Bern die Auskunfterteilung über Kriegsgefangene durch das Rote Kreuz in Genf. Insgesamt beschäftigte die schweizerische Postverwaltung Ende 1914 für die Kriegsgefangenenpost über 100 Mann.

Die schweizerische Postverwaltung unterstützte auch die Bestrebungen zur Linderung der durch den Krieg im eigenen Lande wie in den kriegführenden Staaten hervorgerufenen Not im Rahmen ihres Wirkungskreises. Es geschah dies hauptsächlich durch Bewilligung oder Erweiterung der Portofreiheit für Sammlungen zugunsten des Roten Kreuzes, für Liebesgaben an Truppen, ferner an verschiedene schweizerische und fremdländische Hilfsvereine usw. Solche Vergünstigungen wurden bis zum Ende des Berichtsjahrs in 37 Fällen erteilt. Auf Grund besonderer Vereinbarungen mit den zuständigen Stellen des Auslandes ist ferner Portofreiheit bewilligt worden a) den schweizerischen Wehrmännern im Felde für Sendungen an ihre Familien in Deutschland, Frankreich, Österreich und Ungarn, b) den im Felde stehenden Wehrmännern der genannten Länder an ihre Angehörigen in der Schweiz.

Die Mobilmachung des ganzen schweizerischen Heeres Anfang August 1914 hat auch die Feldpost vor eine Aufgabe gestellt, wie es in gleichem Umfange seit dem Bestehen der eidgenössischen Post noch nicht der Fall gewesen ist. Bei der Grenzbesetzung von 1870/71 gab es zuerst noch keine Feldpost. Die Postbedienung der Truppen mußte damals unvorbereitet ins Leben gerufen werden. Dieses Mal verfügte die Feldpost über eine bereits im Frieden geschaffene planmäßige Einrichtung, die nach und nach in inniger Verbindung mit der Truppenordnung zu einem festen Gefüge ausgebildet worden war. Abgesehen von Einzelheiten untergeordneter Bedeutung hat die Feldpost die Feuerprobe bestanden. Bei der Mobilmachung wurden bei der Feldpost 294 Mann eingestellt, innerhalb zwei bis drei Wochen mußte die Zahl auf rund 750 Mann erhöht werden. Die Zahl der Feldpostbureaus wurde von anfänglich 9 bis auf 30 vermehrt und sodann mit der fortschreitenden Verminderung des Truppenbestandes nach und nach wieder auf 21 herabgesetzt. In der ersten Zeit des Krieges wurde über zu langsame Postbeförderung und über Verspätungen geklagt. Die Ursachen lagen in der übermäßigen Aufgabe von Paketsendungen für die Truppen in den ersten Tagen nach der Mobilmachung, die während des Aufmarsches des Heeres zu unvermeidlichen Stockungen führen mußte. Schuld waren auch die langsame Fahrtordnung

Digitized by Google

des Kriegsfahrplans, die Abhängigkeit vom Etappendienst und ferner die überaus mangelhaften Aufschriften zahlreicher Sendungen. Die Schwierigkeiten ließen sich jedoch in kurzer Zeit beseitigen, so daß sich der Feldpostbetrieb in der Folge tadellos abwickelte. In der Zeit vom 4. August bis zum 31. Dezember 1914 wurden rund 39 Millionen Sendungen mit der Feldpost befördert, und zwar 22 532 000 Briefe und Postkarten, 14 042 000 Pakete, 1 988 000 Zeitungen, 286 448 Postanweisungen an die Truppen mit 8 793 732 Fr. und 69 826 Postanweisungen von den Truppen mit 5 175 482 Fr. Der große Bargeldverkehr verdient besondere Beachtung. Bei der Feldpostdirektion wurde eine besondere Abteilung als Fundbureau eingerichtet, das die unbestellbaren Sendungen zu bearbeiten und die Nachforschungen nach vermißten Sendungen zu erledigen hat. Den Heimatpostanstalten erwuchs durch den Feldpostverkehr eine ganz bedeutende Arbeitvermehrung, die um so mehr ins Gewicht fällt, als es sich zum weitaus größten Teile um gebührenfreie Sendungen und somit um ganz unentgeltliche Leistungen handelt.

Das Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1914[1]).

Durch den Krieg und die dadurch verursachte Störung des Geschäftslebens ist die Entwicklung des Postscheckverkehrs im Jahre 1914 sehr gehemmt worden. In den Verkehrszahlen zeigt sich gegenüber dem Vorjahre zwar eine geringe Zunahme, sie rührt aber von der Verkehrssteigerung in den Monaten vor dem Kriege her. Nach Ausbruch des Krieges trat ein Rückschlag gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahrs ein, der im August 36 v. H. erreichte, Ende des Jahres aber nur noch 2 v. H. betrug.

Die Zahl der Rechnungsinhaber ist von 15 812 (Ende 1913) auf 17 370 (Ende 1914), also um 1558 gestiegen. Postscheckrechnungen wurden geführt beim Postscheckbureau in Aarau 710, Basel 2448, Bellinzona 496, Bern 1454, Biel 480, Burgdorf 189, Chaux-de-Fonds 391, Chur 491, Frauenfeld 307, Freiburg 188, Genf 930, Glarus 248, Langenthal 184, Lausanne 1046, Luzern 799, Neuenburg 451, Olten 201, St. Gallen 1298, Schaffhausen 425, Solothurn 275, Vevey 194, Winterthur 359, Zürich 3806.

Der Gesamtumsatz betrug 1914 rund 5455 Millionen Franken (gegen das Vorjahr mit 5397 Millionen Franken 58 Millionen Franken oder 1,1 v. H. mehr) bei 12,7 Millionen Buchungen.

Da infolge der fortschreitenden Entwertung des Geldes einige Gebühren des Postverkehrs nicht mehr ausreichten, um nach Deckung der durch die Leistungen der Post verursachten Ausgaben einen entsprechenden Reingewinn zu erzielen, und da seit Ausbruch des europäischen Krieges die Posteinnahmen erheblich zurückgegangen waren, hat der schweizerische Bundesrat am 29. Dezember 1914 mit Wirkung vom 1. Februar 1915 ab neben den Gebühren für mehrere Versendungsgegenstände auch die Gebühren im Postscheckverkehr wie folgt erhöht.

---

[1]) Wegen des Ergebnisses des schweizerischen Postscheckverkehrs für 1913 vgl. Archiv 1914, S. 593ff.

Digitized by Google

1. für eine Einzahlung mit Einzahlungschein (Zahlkarte)

a) bei Beträgen bis 20 Fr. ..... 5 Ct.,
b) bei Beträgen von mehr als 20 Fr. bis 100 Fr. ..... 10 -
c) bei Beträgen von mehr als 100 Fr. bis 200 Fr. .... 15 -
und bei je weiteren 100 Fr. oder einen Teil dieses Betrags 5 Ct. mehr.

2. für Auszahlungen

I. durch die Zahlstellen der Postscheckbureaus

a) bei Beträgen bis 100 Fr. ..... 5 Ct.,
b) bei Beträgen von mehr als 100 Fr. bis 1000 Fr. ... 10 -
c) bei Beträgen von mehr als 1000 Fr. bis 2000 Fr. .. 15 -
und bei je weiteren 1000 Fr. oder einen Teil dieses Betrags 5 Ct. mehr.

II. durch die Poststellen

eine feste Gebühr von 10 Ct. und außerdem die Gebühren für Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckbureaus, also

a) bei Beträgen bis 100 Fr. ..... 15 Ct.,
b) bei Beträgen von mehr als 100 Fr. bis 1000 Fr. ... 20 -
c) bei Beträgen von mehr als 1000 Fr. bis 2000 Fr. .. 25 -
und bei je weiteren 1000 Fr. oder einen Teil dieses Betrags 5 Ct. mehr.

Für die Überweisungen von einer Postscheckrechnung auf die andere wird nach wie vor keine Gebühr erhoben.

Das Ergebnis des Postscheckverkehrs.

		Stück	Betrag Fr.
Gutschriften	Einzahlungen mit Einzahlungschein (Zahlkarte)	[1]) 8 318 542	960 709 622
	Überweisungen von anderen Postscheckrechnungen (Inland)	1 353 068	1 766 394 554
	Überweisungen von anderen Postscheckrechnungen (Ausland)	9 889	5 713 809
	Gutschriften überhaupt	9 681 499	2 732 817 985
Lastschriften	Auszahlungen durch die Postscheckbureaus (Kassenschecks)	290 909	619 252 537
	Auszahlungen durch die Poststellen (Zahlungsanweisungen)	1 315 615	325 184 165
	Überweisungen auf andere Postscheckrechnungen (Inland)	1 353 068	1 766 394 554
	Überweisungen auf andere Postscheckrechnungen (Ausland)	56 459	11 785 368
	Lastschriften überhaupt	3 016 051	2 722 616 624
	Umsatz....	12 697 550	5 455 434 609.

[1]) Darunter 677 865 Post- und Zahlungsanweisungen, die den Postscheckrechnungen auf Antrag der Inhaber gutgeschrieben worden sind.

Digitized by Google

		Stück	Betrag Fr.
Auf eine Postscheckrechnung entfallen im Durchschnitt			
Gutschriften	Einzahlungen mit Einzahlungschein..	501	57 905
	Überweisungen von anderen Postscheckrechnungen (Inland).....	82	106 467
	Gutschriften überhaupt.....	583	164 717
Lastschriften	Auszahlungen durch die Postscheckbureaus (Kassenschecks).....	17	37 325
	Auszahlungen durch die Poststellen (Zahlungsanweisungen).....	79	19 600
	Überweisungen auf andere Postscheckrechnungen (Inland).....	82	106 467
	Lastschriften überhaupt	182	164 102
Gut- und Lastschriften überhaupt (Gesamtumsatz)		765	328 819.

		Fr.
Der Durchschnittsbetrag	eines Einzahlungscheins ist	107
	einer inländischen Überweisung.....	1 305
	einer Auszahlung durch die Postscheckbureaus (Kassenscheck).....	2 129
	einer Auszahlung durch die Poststellen (Zahlungsanweisung).....	247.

	Fr.
Das Guthaben der Rechnungsinhaber betrug Ende Dezember	44 486 575
das Guthaben eines Rechnungsinhabers Ende Dezember	2 561.

Von dem Guthaben Ende 1914 waren angelegt

1. in Anleihen des Bundes, der Bundes- und der verstaatlichten Bahnen, der Kantone und Gemeinden, in Schuldverschreibungen inländischer Bankanstalten und in ausländischen Wertpapieren (deutsche Reichsanleihe, französische Rente, englische Schuldverschreibungen, India Stock, irische Anleihe und ungarische Staatskassenscheine) 24 871 650 Fr.
2. als Guthaben im ausländischen Überweisungsverkehr 46 808 -
3. als Guthaben bei der Schweizerischen Nationalbank, als Kassenbestand und als Zuschuß an die Betriebsmittel der Postverwaltung ..... 19 568 117 -

zusammen..... 44 486 575 Fr.

Digitized by Google

Der Überweisungsverkehr mit dem Auslande.

Infolge der kriegerischen Verwicklungen in Europa ist der Überweisungsverkehr mit Deutschland, Österreich, Ungarn und Luxemburg vom 4. August bis 14. Dezember 1914 eingestellt gewesen; der Verkehr mit Belgien ruht seit dem 4. August 1914.

Im Verkehr mit dem Auslande wurden ausgeführt:

nach Ländern, mit denen ein unmittelbarer Überweisungsverkehr besteht (Deutschland, Österreich, Ungarn, Belgien, Luxemburg und Italien)

	56 459	Überweisungen	über	11 785 368 Fr.
aus diesen Ländern.....	9 889	-	-	5 713 809 -
nach England	6 331	-	-	862 693 -
aus England	425	-	-	113 887 -
nach Argentinien	43	-	-	9 516 -
aus Argentinien.....	444	-	-	96 152 -
zusammen....	73 591	Überweisungen	über	18 581 425 Fr.

Die Stiftung „Töchterhort" für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Der Verwaltungsbericht der unter dem Schutze Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin stehenden Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten ist vor kurzem erschienen. Danach ist das Ergebnis des Geschäftsjahrs 1914 trotz der einschneidenden Einwirkungen des Krieges recht erfreulich. Dank der lebhaften Werbetätigkeit der Vertrauensmänner in den sieben Friedensmonaten haben die laufenden Beiträge der Berufsgenossen, neben den Zinsen der angelegten Gelder das Rückgrat der Stiftung, die vorjährige Höhe noch übertroffen; bei ungestörter Arbeit wäre die Steigerung eine ganz bedeutende geworden. Von Angehörigen der Verwaltung sind im Jahre 1914 im ganzen 229 370 ℳ Töchterhortbeiträge gespendet worden; dazu treten 4698 ℳ besondere Zuwendungen und 77 563 ℳ Zinsen, so daß die ansehnliche Gesamteinnahme von 311 631 ℳ zu verzeichnen ist. Die darin enthaltenen laufenden Spenden haben 221 890 ℳ betragen, gegen 209 704 ℳ im Vorjahre. Beteiligt waren daran 66 096 Beamte mit 119 532 ℳ und 89 885 Unterbeamte mit 102 358 ℳ. Im Durchschnitt entfallen auf einen Beamten 1 ℳ 81 Pf., auf einen Unterbeamten 1 ℳ 14 Pf. fürs Jahr. Die Zahl der Spender ist gegen das Vorjahr etwas zurückgegangen. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist diesem Umstande keine Bedeutung beizulegen. Zweifellos wird sich nach ruhmreich beendetem Kriege das Zahlenbild bald wieder freundlicher gestalten. Es muß berücksichtigt werden, daß zahlreiche Berufsgenossen, Gönner und Freunde der Stiftung in den dem Vaterlande freventlich aufgezwungenen Krieg gezogen und viele davon auf dem Felde der Ehre gefallen sind.

Die Gesamteinnahme an Beiträgen usw. seit 1890 bis Ende 1914 ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht.

Digitized by Google

Zeitabschnitt	Laufende Beiträge ℳ	Pf.	Einmalige Beiträge ℳ	Pf.	Besondere Zuwendungen ℳ	Pf.	Zusammen ℳ	Pf.
Bis Ende 1891, einschl. des Kapitalgrundstocks	45 812	98	124 790	77	—	—	170 603	75
Kalenderjahr 1892.....	74 254	40	13 137	32	—	—	87 391	72
- 1893.....	85 455	1	4 130	35	5 836	27	95 421	63
- 1894.....	87 919	53	5 466	—	7 107	53	100 493	6
- 1895.....	92 307	52	4 268	92	3 923	8	100 499	52
- 1896.....	96 428	36	4 975	63	7 664	28	109 068	27
- 1897.....	99 180	64	6 336	66	3 638	94	109 156	24
- 1898.....	101 710	38	5 331	64	4 136	20	111 178	22
- 1899.....	106 281	89	6 731	49	3 319	2	116 332	40
- 1900.....	113 277	66	5 987	11	4 987	41	124 252	18
- 1901.....	123 420	54	6 993	53	6 314	81	136 728	88
- 1902.....	135 871	31	6 940	29	9 838	83	152 653	43
- 1903.....	146 628	42	7 991	45	4 746	35	159 366	22
- 1904.....	155 704	17	8 314	87	11 787	85	175 806	89
- 1905.....	167 560	23	8 072	64	9 935	25	185 568	12
- 1906.....	182 089	82	14 612	42	6 789	44	203 491	68
- 1907.....	191 015	79	13 068	89	2 894	71	206 979	39
- 1908.....	198 607	22	10 628	36	6 238	94	215 474	52
- 1909.....	202 868	85	24 854	10	6 322	14	234 045	9
- 1910.....	194 056	83	13 370	60	10 418	6	217 845	49
- 1911.....	187 092	64	12 648	20	6 048	28	205 789	12
- 1912.....	195 665	55	9 715	62	4 325	76	209 706	93
- 1913.....	209 703	94	8 205	99	9 408	18	227 318	11
- 1914.....	221 890	50	7 479	64	4 698	41	234 068	55
In 24½ Jahren....	3 414 807	18	334 052	49	140 379	74	3 889 239	41
							474 432 ℳ 23 Pf.	

An Unterstützungen sind im Berichtsjahr im ganzen 202 090 ℳ bewilligt worden, davon aus Mitteln des Hauptausschusses 105 931 ℳ und von den Bezirksausschüssen 96 159 ℳ. Von den gezahlten Unterstützungen entfielen

	auf Beamtenwaisen	auf Unterbeamtenwaisen
einmalige...	1 100 mit 53 299 ℳ,	2 102 mit 83 759 ℳ,
laufende ...	211 - 39 770 -	194 - 25 262 -
zusammen ..	1 311 mit 93 069 ℳ,	2 296 mit 109 021 ℳ.

Die Zahl der Empfängerinnen laufender Unterstützungen, meist ältere oder aus anderen Gründen nicht mehr voll erwerbsfähige Waisen, hat wiederum zugenommen. Dank der gesteigerten Zinseinnahme, die zur Deckung dieser Ausgaben bestimmt ist, brauchte kein an sich begründeter Antrag auf dauernde Unterstützung aus Mangel an Mitteln zurückgewiesen zu werden. Der Hauptausschuß legt aber, um dieser wichtigsten Aufgabe des Töchterhorts in immer größerem Umfange gerecht werden zu können, wobei auch an eine Erhöhung der bisherigen Bewilligungsätze gedacht wird, auf eine ständige Verstärkung des Stiftungsvermögens — sei es durch außergewöhn-

Digitized by Google

liche Zuwendungen von Privaten oder aus Wohltätigkeitsveranstaltungen usw. der Berufsgenossen, sei es durch die Überweisung nicht verbrauchter Mittel der Bezirksausschüsse — ganz besonderen Wert.

Wie in früheren Jahren hat auch diesmal eine außergewöhnliche Berücksichtigung der Unterbeamtenwaisen — über das im § 5 der Satzung Gewährleistete hinaus — stattgefunden. Die Unterstützungen für Unterbeamtentöchter mußten mindestens 91 543 ℳ, haben aber 109 020 ℳ betragen, so daß im Jahre 1914 aus den nicht für Unterbeamtentöchter vorbehaltenen Mitteln noch 17 477 ℳ zugeschossen worden sind. Seit Beginn der Unterstützungstätigkeit der Stiftung (März 1891) bis Ende 1914 sind den Unterbeamten über 172 300 ℳ an Zuschüssen dieser Art gewährt worden. Von den im Laufe von noch nicht 24 Jahren überhaupt gezahlten Töchterhort-Unterstützungen im Betrage von 2 656 716 ℳ entfallen auf Unterbeamtenwaisen 1 355 858 ℳ, d. s. 51 v. H., während z. B. der Anteil der Unterbeamten am Gesamtvermögen nur 32 v. H. ausmacht (628 747 ℳ von 1 945 171 ℳ).

Aber nicht nur unmittelbar hat die Stiftung Töchterhort im abgelaufenen Jahre großen Segen verbreitet, sie hat auch an ihrem Teile wesentlich mitgewirkt, ein anderes durch den Krieg hervorgerufenes Werk der Barmherzigkeit zu fördern. Als gleich nach Kriegsausbruch die Beamtinnen in der Vereinigung »Kriegshilfe der Beamtinnen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung« in opferfreudiger Weise sich zusammenschlossen, um mitzuhelfen an den allgemeinen Liebeswerken zur Linderung der Kriegsnot, hat der Töchterhort aus seinen Mitteln sofort den Betrag von 10 000 ℳ zur Verstärkung der Betriebsmittel bewilligt, seine über das ganze Reichs-Postgebiet ausgebreiteten erprobten Einrichtungen für den Sonderzweck zur Verfügung gestellt, einen Aufruf zu dauernden Sammlungen erlassen und die Einziehung und Verrechnung der Beiträge vermittelt. Bis Anfang Mai 1915 sind durch Vermittelung der Stiftung Töchterhort für die »Kriegshilfe« 199 352 ℳ Spenden gesammelt worden. Gewiß ein schönes Zeichen von Opferwilligkeit und Vaterlandsliebe, zumal wenn in Betracht gezogen wird, daß gleichzeitig auch von anderer Seite zur Linderung der Kriegsnot Sammlungen in der Postbeamtenschaft mit bedeutendem Erfolge veranstaltet worden sind und fortgeführt werden.

Über die Vermehrung des Vermögens der Stiftung Töchterhort in den einzelnen Jahren seit 1890 bis auf den Stand von Ende 1914 gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

												ℳ	Pf.
Grundstock (gesammelt bis 20. Oktober 1890)												109 089	28
				ℳ	Pf.								
Bis	Ende	1892	Zugang	117 792	17	mithin	Bestand	Ende	1892			226 881	45
-	-	1893	-	62 267	91	-	-	-	1893			289 149	36
-	-	1894	-	59 269	16	-	-	-	1894			348 418	52
-	-	1895	-	64 065	69	-	-	-	1895			412 484	21
-	-	1896	-	59 896	39	-	-	-	1896			472 380	60
-	-	1897	-	55 389	58	-	-	-	1897			527 770	18
-	-	1898	-	53 157	61	-	-	-	1898			580 927	79
-	-	1899	-	55 446	78	-	-	-	1899			636 374	57
-	-	1900	-	62 528	32	-	-	-	1900			698 902	89
-	-	1901	-	64 958	59	-	-	-	1901			763 861	48
-	-	1902	-	74 973	43	-	-	-	1902			838 834	91
-	-	1903	-	76 735	60	-	-	-	1903			915 570	51
-	-	1904	-	86 227	71	-	-	-	1904			1 001 798	22
-	-	1905	-	86 248	41	-	-	-	1905			1 088 046	63

Digitized by Google

				ℳ	Pf.					ℳ	Pf.
Bis	Ende	1906	Zugang	93 266	31	mithin	Bestand	Ende	1906	1 181 312	94
-	-	1907	-	96 122	73	-	-	-	1907	1 277 435	67
-	-	1908	-	95 137	19	-	-	-	1908	1 372 572	86
-	-	1909	-	109 691	—	-	-	-	1909	1 482 263	86
-	-	1910	-	95 707	19	-	-	-	1910	1 577 971	5
-	-	1911	-	86 045	30	-	-	-	1911	1 664 016	35
-	-	1912	-	93 160	59	-	-	-	1912	1 757 176	94
-	-	1913	-	105 154	67	-	-	-	1913	1 862 331	61
-	-	1914	-	82 839	50	-	-	-	1914	**1 945 171**	**11.**

Unter Hinzurechnung von 59 280 ℳ Beständen der Bezirksausschüsse ergibt sich für Ende 1914 ein Gesamt-Stiftungsvermögen von 2 004 451 ℳ.

2,6 Millionen Mark Unterstützungen bewilligt, und dabei ein Vermögen von 2 Millionen Mark angesammelt — das ist das hocherfreuliche Gesamtergebnis einer vierundzwanzigjährigen Tätigkeit des Töchterhorts!

Die Bewertung der Dienstwohnungen bei der Veranlagung zur Staatseinkommensteuer.

Nach § 14 Abs. 1 des preußischen Einkommensteuergesetzes vom 24. Juni 1891 in der vom 1. April 1909 ab geltenden Fassung umschließt das steuerpflichtige Einkommen aus gewinnbringender Beschäftigung sowie aus Rechten auf regelmäßig wiederkehrende Hebungen und Vorteile irgendwelcher Art insbesondere die Besoldung der Militärpersonen und Beamten. Dabei ist nach Abs. 2 das Einkommen aus Dienstwohnungen »nach dem ortsüblichen Mietswerte, jedoch nicht höher als mit 15 v. H. des baren Gehalts des Berechtigten in Ansatz zu bringen«. Hierzu bestimmt die Ausführungsanweisung des Finanzministers in Art. 21 Nr. 3 folgendes:

> (Abs. 1.) »Außer den baren Einnahmen ist auch der Geldwert der etwaigen Naturalbezüge einschließlich des Mietswerts der freien Wohnung zu berücksichtigen.
>
> (Abs. 2.) Dienstwohnungen und Dienstländereien, für welche ein Abzug an der Besoldung stattfindet, sind dem steuerpflichtigen Einkommen nicht hinzuzurechnen, ebensowenig aber der als Mietsbzw. Pachtzins geltende Besoldungsabzug vom Einkommen abzurechnen.
>
> (Abs. 3.) Einem Besoldungsabzuge gilt es gleich, wenn Beamte und Offiziere den tarifmäßigen Wohnungsgeldzuschuß, zu dessen Bezuge sie an sich berechtigt sind, nur deshalb nicht erhalten, weil ihnen eine Dienstwohnung gewährt ist.
>
> (Abs. 4.) Findet ein solcher Abzug an der Besoldung nicht statt, so ist das Einkommen aus Dienstwohnungen nach dem ortsüblichen Mietwerte, jedoch nicht höher als mit 15 v. H. des baren Gehalts des Berechtigten in Ansatz zu bringen. . . .«

Auf diesen Bestimmungen fußen die beiden folgenden, neuerdings über die Bewertung der Dienstwohnungen bei der Veranlagung zur Staatseinkommensteuer ergangenen Erkenntnisse des preußischen Oberverwaltungsgerichts.

Digitized by Google

I. Das Urteil des VI. Senats vom 8. November 1911. XII. b. 4/11.

Auf die Beschwerde des Steuerpflichtigen wegen seiner Steuerveranlagung erkannte das Oberverwaltungsgericht auf Rückgabe der Sache zur anderweitigen Entscheidung aus folgenden Gründen: Die angegriffene Entscheidung der Berufungskommission ist wegen wesentlichen Verfahrensmangels nach § 49 Nr. 2 des Einkommensteuergesetzes unhaltbar. Denn die Berufungskommission hat dem Steuerpflichtigen, der eine Dienstwohnung inne hat, in Anwendung der Vorschriften im Art. 21 Nr. 3 Abs. 2 und 3 der Ausf.-Anw. vom 25. Juli 1906 den gesetzlichen Wohnungsgeldzuschuß als Einkommen angerechnet, ohne das bezüglich der Dienstwohnung bestehende Rechtsverhältnis genügend aufzuklären. Dies war erforderlich, da nach dem geltenden Rechte (§ 14 Abs. 2 des Einkommensteuergesetzes) und dessen Auslegung (Art. 21 Nr. 3 Abs. 2 bis 4 der Ausf.-Anw. vom 25. Juli 1906; Entsch. des OVG. in Staatssteuersachen Bd. 1 S. 111 ff.; Finanzministerialerlaß vom 8. Februar 1897, Mitteilungen aus der Verwaltung der direkten Steuern Heft 34 S. 4) zu unterscheiden ist zwischen bezahlten und freien Dienstwohnungen, d. h. zwischen Dienstwohnungen, für die eine Vergütung durch einen Abzug von der Besoldung oder durch den Verlust des Wohnungsgeldzuschusses zu entrichten ist, und solchen, bei denen dies nicht der Fall ist. Nur in ersterem Falle kommt nach § 14 Abs. 1 des Einkommensteuergesetzes ein besonderes Einkommen aus Dienstwohnungen nicht in Ansatz, sondern es ist mit der vollen Besoldung einschließlich des tarifmäßigen Wohnungsgeldzuschusses zu rechnen. Im zweiten Falle dagegen ist nach § 14 Abs. 2 a. a. O. das Einkommen aus Dienstwohnungen nach dem ortsüblichen Mietwerte, jedoch nicht höher als mit 15 v. H. des baren Gehalts in Ansatz zu bringen.

. . . Bezüglich der vom Steuerpflichtigen beanspruchten Abzüge für die bauliche Unterhaltung der Dienstwohnung, die die Berufungskommission ohne jede Begründung nicht zugelassen hat, wird bemerkt, daß, sofern Art. 21 Nr. 3 Abs. 2 und 3 der Ausf.-Anw. in Frage kommt, der Wohnungsgeldzuschuß in voller Höhe in Ansatz zu bringen ist, dagegen der Wert der Dienstwohnung sowie die etwaigen Auflagen überhaupt nicht zu berücksichtigen sind. Ist dagegen Art. 21 Nr. 3 Abs. 4 a. a. O. maßgebend, so ist der ortsübliche Mietwert unter Berücksichtigung der dem Inhaber der freien Dienstwohnung obliegenden Lasten zu ermitteln und mit höchstens 15 v. H. des baren Gehalts in Ansatz zu bringen.

II. Das Urteil des V. Senats vom 14. Mai 1913. I. b. 31/13.

Die Beschwerde des Steuerpflichtigen wegen seiner Veranlagung zur Staatseinkommensteuer wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: Ein dem § 49 des Einkommensteuergesetzes in der Fassung vom 19. Juni 1906 entsprechender Beschwerdegrund (Verletzung des bestehenden Rechtes oder wesentlicher Mangel des Verfahrens) ist in der Beschwerdeschrift nicht dargetan.

Der Steuerpflichtige bezieht nicht den ihm zustehenden Wohnungsgeldzuschuß von 330 ℳ, sondern hat an dessen Stelle eine Dienstwohnung inne. Demgemäß ist ihm nach § 14 Abs. 1 des Ein-

Digitized by Google

kommensteuergesetzes der volle Betrag des gesetzlichen Wohnungsgeldzuschusses als steuerpflichtig anzurechnen. Wenn die Berufungskommission den Mietwert der freien Wohnung als steuerpflichtig angesehen hat, so ist dies rechtsirrig. Denn die Bestimmung im § 14 Abs. 2 a.a.O., nach der das Einkommen aus Dienstwohnungen nach dem ortsüblichen Mietwerte, jedoch nicht höher als mit 15 v. H. des baren Gehalts in Ansatz zu bringen ist, bezieht sich nur auf die Fälle, in denen ein Beamter eine freie Dienstwohnung inne hat. Entrichtet der Beamte dafür durch den Verlust des ihm zustehenden Wohnungsgeldzuschusses eine Vergütung, so ist nicht der Wert der Wohnung, wohl aber der volle Betrag des Wohnungsgeldzuschusses anzurechnen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Wohnung mehr oder weniger wert ist, als der Wohnungsgeldzuschuß beträgt (vgl. Art. 21 Nr. 2 Abs. 2, Nr. 3 Abs. 2 und 3 der Ausf.-Anw. vom 25. Juli 1906; Entsch. d. OVG. in Staatssteuersachen Bd. 1 S. 111; Mitteilungen aus der Verwaltung der direkten Steuern Heft 34 S. 4). Der Irrtum ist aber unwesentlich, da der angerechnete Mietwert ebenso hoch ist wie der Wohnungsgeldzuschuß. Der Antrag des Steuerpflichtigen, weder den Mietwert der Wohnung noch den Wohnungsgeldzuschuß für steuerpflichtig zu erachten, ist unbegründet.

Der Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes in den Niederlanden.

Durch eine königliche Botschaft vom 22. Januar 1915 ist der niederländischen Volksvertretung ein Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes zur Beschlußfassung vorgelegt worden. Der Entwurf regelt die Verzinsung und die Anlegung der Guthaben, die Stempelfreiheit in Postscheckdienstangelegenheiten sowie das Inkrafttreten des Gesetzes, während die Anordnungen zur Durchführung des Verkehrs, namentlich auch über die Festsetzung der Gebühren, durch eine königliche Verordnung erlassen werden sollen. Der Gesetzentwurf lautet folgendermaßen:

§ 1.

I. Unter den von Uns festzusetzenden Bedingungen und gegen Zahlung der durch Uns zu regelnden Gebühren wird bei den Postämtern Gelegenheit zur Einzahlung und Verfügung über Gelder in laufender Rechnung gegeben.

II. Die Guthaben werden bis zum Höchstbetrage von 100 000 Fl. am Schlusse jedes Kalenderjahrs oder bei der Aufhebung eines Kontos mit jährlich 1,5 v. H. verzinst. Die Zinsen werden nach runden Beträgen von 100 Fl. berechnet, die einen vollen Kalendermonat auf dem Konto gestanden haben.

III. Das Guthaben kann bis auf den Betrag, der für Auszahlungen erforderlich ist, zinstragend angelegt werden.

IV. Die Anlegung geschieht nach den von Uns zu erlassenden Bestimmungen bei der Reichspostsparbank. Dieser Bank wird für ihre Bemühungen eine Vergütung ausgezahlt, die von Uns festgesetzt

Digitized by Google

wird. Durch Unsere Minister für Wasserbauten und für Finanzen wird bestimmt werden, wie die angelegten Gelder verwahrt werden sollen.

V. Alle Gegenstände in Angelegenheiten des Postscheck- und Girodienstes sind stempelfrei.

§ 2.

Dieses Gesetz tritt an einem von Uns näher zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.

Gegeben .....

Dem Entwurf ist eine Begründung beigefügt, der wir folgendes entnehmen. In den letzten Jahren ist von verschiedenen Seiten angeregt worden, die Postämter mit der Führung von Konten in laufender Rechnung zu beauftragen, um Zahlungen ohne Geldübermittelung leisten zu können (Scheck- und Giroverkehr). Diese Einrichtung ist in mehreren Staaten zu großer Blüte gelangt und liegt auch für die Niederlande im Bedürfnisse. Durch Angliederung an den Postdienst wird der Zahlungsverkehr beträchtlich verbessert und die Geldübermittelung auf das notwendige Maß beschränkt werden. Gelder, die durch Postanweisung oder Einschreibbrief übersandt oder durch Postauftrag eingezogen werden, können in Zukunft den Konten zugeführt werden. Die Kontoinhaber brauchen nicht jedesmal ihre Gelder bei den Postämtern in Empfang zu nehmen, sondern können die Einzahlungen auf ihrem Konto stehen lassen, bis sie darüber zu verfügen wünschen, was durch Scheck oder Überweisung auf ein anderes Konto geschehen kann. Aber auch für den Postdienst wird die Einrichtung von Nutzen sein. Die Einzahlungen und Überweisungen auf die Konten werden den Gebrauch der Postanweisungen verringern und damit den Zahlungsdienst der Postämter erleichtern. Der Postscheck- und Girodienst soll auf folgender Grundlage eingeführt werden.

Bei jedem Postamte werden Konten geführt. Auf jedem Konto muß, solange es besteht, eine Stammeinlage von 50 Fl. gehalten werden.

Bei jedem Postamte werden Einzahlungen auf ein Postscheckkonto angenommen. Beträge auf Postanweisungen usw., welche die Postverwaltung an die Kontoinhaber auszuzahlen hat, können den Konten gutgeschrieben werden.

Der Kontoinhaber kann über sein Guthaben, soweit es die Stammeinlage übersteigt, durch Überweisung auf ein anderes Postscheckkonto oder mit Scheck jederzeit verfügen.

Der Höchstbetrag eines Schecks soll etwa 3 000 Fl. sein. Der Betrag, über den an einem Tage verfügt werden darf, soll beschränkt werden.

Es werden folgende Gebühren erhoben:

1. für eine Einzahlung
   a) wenn der Betrag bei dem Postamt eingezahlt wird, welches das Konto führt ..... 3 Cts,
   b) in den übrigen Fällen ..... 5 -
2. bei Auszahlungen für je 100 Fl. oder einen Teil dieses Betrags 5 -
3. für jede Überweisung von einem Postscheckkonto auf ein Postscheckkonto
   a) bei demselben Postamte ..... 3 -
   b) bei einem anderen Postamte für je 200 Fl. oder einen Teil dieses Betrags ..... 5 -

(Die Gebühren zu 1 sind vom Einzahler, die Gebühren zu 2 und 3 vom Auftraggeber zu entrichten.)

Digitized by Google

4. Für jede Buchung werden außer den Gebühren zu 1 bis 3 erhoben ..... 2 Cts.
5. Für jedes Konto sind jährlich mindestens 2 Fl. 50 Cts zu entrichten.

Die Postämter teilen den Kontoinhabern kostenlos die Einzahlungen, Überweisungen und Auszahlungen mit und übersenden ihnen monatlich eine Übersicht über den Stand des Kontos. Die Guthaben werden von der Reichspostsparbank mit jährlich 2,64 v. H. verzinst. Da die Kontoinhaber eine Verzinsung von jährlich 1,5 v. H. erhalten, verbleibt für den Postscheckverkehr eine reine Zinseinnahme von 1,14 v. H. Die aus den Postscheckguthaben beschafften Werte sollen bei der Niederländischen Bank niedergelegt werden.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger konnte, wie die »Hansa« schreibt, am 29. Mai 1915 auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Dem Unternehmen läßt sich kaum irgend ein anderes zur Seite stellen, das aus so uneigennützigen Beweggründen entstanden ist, und dessen Wirken so hehren, edlen Zielen gilt. In anderen Ländern mit älterer Schiffahrt bestanden bereits Körperschaften zur Rettung Schiffbrüchiger; auch bei uns machten sich schon Anfang des vorigen Jahrhunderts, seit 1818, und zwar an der preußischen Ostseeküste, ähnliche Bestrebungen geltend. An der Nordsee war es zuerst die Vegesacker Schiffergesellschaft, die 1860 die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf Rettungsanstalten lenkte. Darauf bildeten sich an mehreren Orten an der Weser, Elbe und Ems Einzelvereine, die am 29. Mai 1865 auf einer Versammlung ihrer Vertreter in Kiel den Beschluß zur Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger faßten. Als Sitz der Gesellschaft wurde Bremen ausersehen, von wo aus das große Werk unter weitblickender ehrenamtlicher Führung noch heute zum Segen deutscher Seeleute geleitet wird.

Zum ersten Vorsitzenden wählte man den Konsul H. H. Meier, den unvergessenen Gründer des Norddeutschen Lloyd; Dr. Emminghaus wurde zum weiteren großen Vorteile für die Gesellschaft deren Generalsekretär. Bezirksvereinigungen bildeten sich fast allerorten unter Leitung tüchtiger Männer, und die Sammeltätigkeit hatte Erfolge, die den großgedachten einheitlichen Ausbau des Rettungswesens an den Küsten gestatteten. Bedeutend erleichtert wurde das Werk durch den Umstand, daß sich die biedere und treue seemännische Küstenbevölkerung überall zur Ehrenpflicht machte, freiwillig und mit ganzer Hingabe als Bootsbemannungen in den Dienst der schönen Sache zu treten.

Nun entstanden Stationen auf Stationen, die zuerst mit Rettungsbooten englischer Bauart ausgerüstet wurden, bis sich die heute noch gültige, bessere Form des deutschen Rettungsboots mit der flachen Kielsohle herausbildete, das sich zum Segeln des den Kiel ersetzenden Stechschwerts bedient. Was nur kluger Erfindungsgeist ersann an Rettungsraketen, Leinenkanonen und anderem Rettungsgeräte bis zum neuzeitlichen Rettungsmotorboot, alles vermochte die Gesellschaft dank der Mithilfe fast des ganzen Volkes zu beschaffen; nichts blieb unerreicht, was geeignet war, bei Schiffsunfällen der

Digitized by Google

schwersten Art die Rettung der Menschen zu erleichtern. Sparsamste und bescheidenste Wirtschaft im Verwaltungskörper der stets ehrenamtlich geleiteten Gesellschaft trug dazu ihr gut Teil bei. Von den Männern der Leitung, die H. H. Meier folgten, haben Theodor Gruner, Hermann Frese, Inspektor Steengrafe, der langjährige Oberinspektor Pfeiffer und Rendant Kroll ihrem Namen durch große Verdienste um die Entwicklung der Gesellschaft einen Ehrenplatz in deren Geschichte erworben. Die Zahl der Stationen beträgt heute 133, wovon auf die kürzere Nordseeküste 47 entfallen. In vielen Hunderten von Strandungsfällen hat die Zahl der oft unter den schwersten Gefahren geretteten Menschen bis heute mehr als 4100 betragen.

Auch die Beamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung haben es sich nicht nehmen lassen, zu dem großen Werke uneigennütziger Nächstenliebe ihren Teil beizutragen. Sie nahmen den 90. Geburtstag Kaiser Wilhelms I. im Jahre 1887 zum Anlaß, aus dem Ertrag einer unter den Berufsgenossen veranstalteten Sammlung, die 17 000 ℳ ergeben hatte, drei Rettungsboote zu stiften. Zur Erinnerung an ihre Stifter erhielten die Boote die Namen »Reichspost«, »Reichstelegraph« und »General-Postmeister«.

Vogesen oder Wasgenwald? Über die Bezeichnungen Vogesen und Wasgenwald schreibt Rudolf Langenbeck/Straßburg (Elsaß) in »Petermanns Mitteilungen« folgendes. Der Name Vogesen ist uralt. Er wird schon bei Cäsar und vielen anderen alten Schriftstellern erwähnt und reicht jedenfalls weit in die vorgeschichtliche Zeit zurück, mag er nun keltischen, ligurischen oder baskischen Ursprunges sein, worüber die Ansichten noch auseinandergehen. Freilich wurde er in jener alten Zeit in einem weiteren Sinne als gegenwärtig gebraucht; er war ein zusammenfassender Name für alle linksrheinischen Gebirge von der Burgundischen Pforte bis zur Nahe hin und auch noch für weiter westlichere Berg- und Höhenzüge. Erst allmählich ist er auf den südlichen dieser Gebirgszüge, mit nach Norden vielfach schwankender Grenze, beschränkt worden. Gegenwärtig wird die Zaberner Steige als die natürliche Grenze zwischen den Vogesen und der Haardt angesehen. Meiner Ansicht nach sollte man aber einen so uralten und lange eingebürgerten Namen nicht ohne triftige Gründe beseitigen, wie man ja auch an dem keltischen Namen Jura festgehalten und ihn sogar im Laufe des vorigen Jahrhunderts sehr zutreffend, wie mir scheint, auf den deutschen Jura ausgedehnt hat, für den bis dahin ein einheitlicher Name fehlte. Ein triftiger Grund für die Beseitigung des Namens Vogesen läge eigentlich nur dann vor, wenn sich im Volksmund ein neuer Name oder eine Umformung des alten Namens eingebürgert hätte. Das ist nun mit dem Namen Wasgenwald durchaus nicht der Fall. Er stellt ja allerdings eine deutsche Umwandlung des Namens Vogesen dar, die wohl als Anklang an den sagenumwobenen Wasgenstein oder Wasigenstein gebildet worden ist. Er ist aber eine durchaus künstliche Bildung und hat sich in weiteren Volkskreisen keine Anerkennung verschafft. Der Elsässer, sowohl der alteingesessene als auch der zugewanderte, spricht nie vom Wasgenwald, sondern stets von den Vogesen. Auch der Verein, der sich seit vier Jahrzehnten der Erschließung unseres schönen Gebirges widmet, nennt sich nicht »Wasgenwaldklub«, sondern »Vogesenklub«. Dazu kommt aber noch etwas anderes: Nach der gegenwärtig anerkannten Begrenzung der Vogesen im Norden liegt der Wasgenstein, in Anknüpfung an den der Name Wasgenwald gebildet ist, gar nicht mehr in jenem Gebirge, sondern im südlichen, zum Elsaß gehörigen Teile der Haardt. Für dieses Gebirgsstück fehlt nun bisher ein zutreffender Name, während für den nördlichen

Digitized by Google

Teil der Haardt der Name Pfälzer Wald üblich geworden ist. Es scheint mir daher ein sehr glücklicher Vorschlag zu sein, den meines Wissens zuerst Gerock[1]) gemacht hat, für die Elsässer Haardt den Namen Wasgenwald einzuführen. Ob sich die Bezeichnung allgemeines Bürgerrecht erwerben wird, steht natürlich dahin. Ich möchte jedenfalls entschieden dafür eintreten, den Namen Wasgenwald künftig in diesem Sinne zu gebrauchen, aber für den Gebirgszug von der Burgundischen Pforte bis zum Paß von Zabern den „uralten Namen Vogesen" beizubehalten.

SCHRIFTWERKE.

Die Elektrizität und ihre Anwendungen von Dr. L. Graetz, o. ö. Professor an der Universität in München. Mit 687 Abbildungen. Siebzehnte Auflage (77. bis 86. Tausend). 748 Seiten. Stuttgart, Verlag von J. Engelhorns Nachfolger. 1914. Preis 9 ℳ geb.

Das Werk ist für die Kreise bestimmt, die ohne mathematischen Aufwand tiefer in die Elektrizitätskunde und ihre neuesten Lehren eindringen und sich einen Überblick über die vielseitige Anwendung der Naturkraft auf den einzelnen Lebensgebieten verschaffen wollen. Es behandelt im ersten Teil in 15 Abschnitten die Erscheinungsweisen und Wirkungen der Elektrizität: die Reibungs- und Berührungselektrizität, die Stromgesetze, Apparate und Messungen, die Wärme-, Licht- und chemischen Wirkungen, die Thermo-Elektrizität, die Elektrolyse, die Polarisationsströme, die magnetischen und die Kraftwirkungen elektrischer Ströme aufeinander, die Induktion, die Wechsel- und Drehströme, die elektrischen Schwingungen, den Durchgang der Elektrizität durch Gase, die Röntgenstrahlen, die Radioaktivität, die Beziehungen zwischen Elektrizität und Licht, die elektrischen Maßeinheiten. Im zweiten Teile werden in 15 Abschnitten die Anwendungen der Elektrizität beschrieben: die Dynamomaschine für Gleich-, Wechsel- und Drehstrom, die Sammler, die Transformatoren, das Bogenlicht, das Glühlicht und die elektrischen Koch- und Heizapparate, die Arbeitsleistung durch Elektromotoren, die elektrische Kraftübertragung, die Verteilung elektrischer Energie, die elektrischen Bahnen, Boote und Selbstfahrer, die Elektrochemie, die Galvanoplastik, die Telegraphie, das Fernsprechwesen und die drahtlose Telegraphie. Überall sind die neuesten Fortschritte beachtet. So begegnen wir, um nur einiges zu erwähnen, dem Lieben-Reißschen Fernsprechverstärker, der Hochfrequenzmaschine in der drahtlosen Telegraphie, der Halbwattlampe, den Großgleichrichtern, den neueren Untersuchungen über Röntgenstrahlen, über Radioaktivität und vielem anderen.

Die Tatsache, daß zwei Jahre nach dem Erscheinen der vorletzten Auflage jetzt schon wieder eine neue Auflage, die siebzehnte, erforderlich geworden ist, beweist am besten die Wertschätzung, deren sich das Werk in weiten Kreisen erfreut. Es verdient sie auch. Die übersichtliche Anordnung und klare Schreibweise, der bei kluger Auswahl reichhaltige, alle Einzelgebiete der technischen Anwendungen und den neuesten Stand der Forschung

[1]) Die Benennung und Gliederung des linksrheinischen Gebirges. (Mitt. Philomat. Ges. in Elsaß-Lothringen IV, 1910, Heft 3.)

Digitized by Google

und Erfahrung berücksichtigende Inhalt haben ihm den Ruf eines im besten Sinne des Wortes volkstümlichen Buches verschafft, das seinen Platz auf dem Büchermarkte behauptet. Sicher hat dazu auch die verdienstliche Tätigkeit des Verlags mitgewirkt, die in einer bei aller Einfachheit gediegenen Ausstattung, in dem großen, schönen Drucke und einer hohen Zahl prächtiger Abbildungen zum Ausdruck kommt.

Staatsbürgerliche Belehrungen in der Kriegszeit. 282 Seiten. 1915. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Ladenpreis 2 *M*.

Das vom Preußischen Landesgewerbeamte herausgegebene als Anleitung für Lehrer an Fach- und Fortbildungsschulen beim Unterrichte gedachte Buch will durch eine Reihe von Aufsätzen einführen in das Verständnis der großen Ereignisse unserer Zeit, der Einrichtungen zur Verteidigung des Vaterlandes und der daraus sich ergebenden persönlichen Pflichten. An erster Stelle behandelt Lic. Dr. Paul Rohrbach, Berlin, die Vorgeschichte des Krieges, seine tieferen Ursachen und die an die Kulturaufgaben des deutschen Volkes anknüpfenden Ausblicke in die Zukunft. Unser Heer und unsere Marine, ihre Entwicklung und ihre Bestandteile, ihre Zusammensetzung und Verwendung im Kriege sind der Inhalt des 2. und 3., die Volksversorgung durch den einheimischen Ackerbau und unsere Viehzucht im Vergleich zur Einfuhr von Lebensmitteln (von Prof. Dr. Hermann Schumacher in Bonn) der Inhalt des 4. Abschnitts. In den folgenden werden die Rückwirkungen des Krieges auf Gewerbe und Handel, die Beziehungen des gesamten Verkehrswesens zum Kriege, die Verhältnisse unserer Geld- und Kreditwirtschaft im Frieden und ihre Veränderungen im Kriege, die Beziehungen zwischen Krieg und Recht (von Prof. Dr. Ed. Heilfron in Charlottenburg) und die Bestrebungen der Kriegshilfe behandelt. Daran schließt sich eine an die Jugend gerichtete, aber auch für alle Volkskreise geltende Mahnung zu vernunftgemäßer Lebensweise, zur Arbeit und zum Lernen.

Die Aufsätze sind von berufenen Sachkennern und mit warmer Begeisterung für die Sache des Vaterlandes geschrieben. Sie sind recht geeignet, über ihre eigentliche Bestimmung hinaus der Belehrung und Erhebung weiter Kreise zu dienen.

Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer im Maßstab 1 : 500 000, ausgeführt in Justus Perthes' Geographischer Anstalt in Gotha. Neu bearbeitet und erweitert unter Leitung von Prof. Paul Langhans. 33 Blätter in Kupferstich. Lieferungen 7 und 8: enthaltend die Blätter Kopenhagen-Frankfurt a. M., Danzig-Mailand. Preis je 3 *M*. Einzelne Lieferungen sind nicht erhältlich. Einzelne Blätter kosten 2 *M*.

Es verdient alle Anerkennung, daß die Herausgabe dieses der Pflege vaterländischen Geistes dienenden Kartenwerkes trotz des Krieges voranschreitet. Von den vorliegenden neuen Karten umfassen die Blätter Kopenhagen und Danzig die Küsten- und Meeresgebiete der Ostsee zwischen Fehmarn, Rügen und Südschweden sowie zwischen Stolp und Braunsberg. Das Blatt Frankfurt (Main) enthält die landschaftlich reizvollen und geschichtlich erinnerungsreichen Westteile Mitteldeutschlands vom Taunus bis zum Thüringer Wald, das Blatt Mailand die Gebiete der viel bewunderten Alpenwelt von Graubünden, Tessin und Westtirol mit einem Teile des österreichisch-italienischen Kriegsschauplatzes. Auch diese Blätter lassen wie die früher erschienenen an deutlicher Darstellung und trefflicher Farbenwirkung nichts zu wünschen übrig.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 10. BERLIN, OKTOBER. **1915.**

INHALT: Der Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company für 1914, S. 289. — Die Meßgeräte der drahtlosen Telegraphie (Schluß), S. 298. — Die Eisenbahnen der Erde am Ende des Jahres 1913, S. 309. — Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1914, S. 313. — Ein Urteil des Reichsgerichts über die Strafbarkeit von Telegraphenbeamten, die den nichtamtlich zu ihrer Kenntnis gekommenen Inhalt von Telegrammen rechtswidrig weiterverbreiten, S. 317.

Schriftwerke: Diels, Hermann, Antike Technik, S. 320.

Der Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company für 1914.

Dem Geschäftsberichte der American Telephone and Telegraph Company für das Jahr 1914 entnehmen wir die folgenden Angaben über den Umfang und die Entwicklung des Fernsprechwesens in den Vereinigten Staaten von Amerika, soweit es der genannten Gesellschaft untersteht. Die Zahlen des Vorjahrs sind zum Vergleich in Klammern beigefügt.

Die American Telephone and Telegraph Company und die mit ihr zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigten Gesellschaften (Bellgesellschaften) besaßen Ende 1914 8 648 993 Fernsprechstellen (8 133 017, Zunahme 515 976). 2 885 985 davon gehörten Gesellschaften oder Genossenschaften, die in geldlicher Beziehung von der American Telephone and Telegraph Company unabhängig sind, mit dieser aber sogenannte Anschlußverträge haben, auf Grund deren Verbindungen zwischen den Sprechstellen der Bellgesellschaften und denen der unabhängigen Unternehmungen ausgeführt werden (connecting companies). Die Zahl der an das allgemeine Fernsprechnetz der American Telephone and Telegraph Company angeschlossenen Orte wird mit 70 000 angegeben; sie hat sich seit 1912 nicht erhöht.

Die Länge der Leitungen für den Orts- und für den Fernverkehr belief sich auf 17 475 594 engl. Meilen (16 111 011, Zunahme 1 364 583 engl. Meilen). Rund 15 000 000 engl. Meilen dienten davon dem Ortsverkehr und rund 2 400 000 engl. Meilen dem Fernverkehr. In diesen Zahlen ist die Länge der von den connecting companies betriebenen Leitungen nicht einbegriffen. 92,6 v. H. des gesamten Netzes bestehen aus Kupferdraht; 9 760 165 engl. Meilen, d. s. mehr als die Hälfte der gesamten Länge, sind in Kabeln ge-

Digitized by Google

führt, darunter 601 817 engl. Meilen Leitung für den Verkehr von Ort zu Ort. Die unterirdischen Anlagen haben einen Wert von 194 200 000 $; davon entfallen 90 000 000 $ auf die Kanäle usw. und 104 200 000 $ auf die Kabel.

Im Jahre 1914 wurden etwa 8 967 000 000 Gespräche vermittelt, d. s. etwa 27 848 000 Gespräche täglich (das Jahr unter Berücksichtigung des geringeren Verkehrs an den Sonn- und Feiertagen zu 322 Tagen gerechnet). Davon kamen 799 000 (806 000) auf den Verkehr von Ort zu Ort und 27 049 000 (26 431 000) auf den Ortsverkehr (die Gespräche der connecting companies sind nicht mitgezählt).

Für die Erweiterung der Fernsprechanlagen haben die American Telephone and Telegraph Company und ihre Untergesellschaften 50 045 316 $ ausgegeben, und zwar für

Grundstücke und Gebäude	5 001 542 $
technische Einrichtungen	17 175 279 -
Linien und Leitungen der Ortsnetze	19 608 173 -
Linien und Leitungen für den Verkehr von Ort zu Ort	5 851 848 -
andere Zwecke	2 408 474 -
zusammen	50 045 316 $.

Der Betrag ist niedriger als in den vier letzten Jahren (1910: 53 582 800 $, 1911: 55 660 700 $, 1912: 75 626 900 $, 1913: 54 871 900 $). In den Jahren 1908 und 1909, die dem wirtschaftlichen Niedergange von 1907 folgten, waren noch geringere Beträge für den Ausbau des Netzes bereitgestellt worden (1908: 26 637 200 $, 1909: 28 700 100 $).

Die Instandhaltung der Fernsprechanlagen erforderte 1914 einen Betrag von 73 091 000 $.

Für Abschreibungen auf die Anlagekosten haben die Bellgesellschaften 41 000 000 $ angesetzt. Über die Ermittelung der Höhe des abzuschreibenden Betrags gibt der Bericht an, daß jede Gesellschaft ihren Betriebskosten einen Zuschlag hinzufügt, den sie zur Bildung eines besonderen Stockes für die Bestreitung der Abschreibungen benutzt. Nach den von der Interstate Commerce Commission aufgestellten Grundsätzen sollen die Abschreibungen berücksichtigen:

a) Verluste infolge Wertminderung des greifbaren Eigentums durch die gewöhnliche Abnutzung, soweit sie nicht durch laufende Instandsetzungen wettgemacht sind;

b) Veralten oder Unzulänglichkeit infolge langen Gebrauchs oder natürlicher Veränderung, Aufgabe mit Rücksicht auf neue Erfindungen, auf veränderte Anforderungen der Benutzer oder auf öffentliche Bedürfnisse;

c) Verluste infolge Zerstörung des Eigentums durch außergewöhnliche Ereignisse.

Die Fernsprechgesellschaften hatten 1914 unter den Rückwirkungen des europäischen Krieges auf das amerikanische Wirtschaftsleben weniger zu leiden als andere Betriebe. Am deutlichsten zeigte sich der Einfluß des Krieges daran, daß die Zahl der Fernsprechanschlüsse nicht in dem gleichen Verhältnisse zugenommen hat wie in früheren Jahren. Der Zuwachs beträgt

Digitized by Google

nur 76 v. H. des von 1913 und ist kleiner als in jedem der letzten vier Jahre. Das Ergebnis ist weniger darauf zurückzuführen, daß die Zahl der Anmeldungen für neue Anschlüsse zurückgegangen ist, als vielmehr auf den Umstand, daß außergewöhnlich viele Sprechstellen aufgehoben worden sind. Während sonst auf drei neue Anschlüsse die Kündigung von zwei vorhandenen Sprechstellen entfiel, war 1914 das Verhältnis fast 4:3. Der Verkehr hat sich um 2 v. H. gehoben, ebenfalls weniger als in den früheren Jahren. Die Ausgaben für die Erweiterung des Fernsprechnetzes sind, wie schon erwähnt, beträchtlich eingeschränkt worden. Der Bau solcher Anlagen, die nicht unbedingt nötig sind, ist einstweilen zurückgestellt worden. Für 1915 ist nur der verhältnismäßig geringe Betrag von 35 000 000 $ für die Erweiterung der Fernsprechanlagen vorgesehen.

Die Zusammenstellungen 1 und 2 (S. 294) veranschaulichen den Geschäftsumfang und den Vermögenstand der vereinigten Bellunternehmungen (Bellgesellschaften, American Telephone and Telegraph Company und die mit ihr geschäftlich verbundenen Geld- [holding] und Betriebsgesellschaften [operating companies], ohne Einschluß jedoch der unabhängigen connecting companies, der Western Electric Company und der Western Union Telegraph Company). Beträge, die infolge des gegenseitigen Besitzes von Geschäftsanteilen der Gesellschaften untereinander in den Abschlüssen verschiedener Gesellschaften erscheinen, sind dabei nur einmal gerechnet, so daß die Zahlen den Geschäftsumfang des gesamten Fernsprechunternehmens als Ganzes in seiner Beziehung den Benutzern gegenüber angeben.

Die Roheinnahmen haben sich um rund 10,1 Millionen Dollar (4,8 v. H.) vermehrt; fast um denselben Betrag (rund 9,8 Millionen Dollar) sind die Ausgaben gestiegen, die mit 6,3 v. H. aber verhältnismäßig stärker gewachsen sind als die Einnahmen. Die Reineinnahme hat sich um rund 0,6 Millionen Dollar vermehrt. Da für den Zinsendienst rund 2,3 Millionen Dollar mehr als im Vorjahr aufzuwenden waren, haben nur rund 10 Millionen Dollar (rund 1,7 Millionen Dollar weniger als 1913) als Überschuß gebucht werden können; als Gewinn ist fast der gleiche Betrag wie 1913 (rund 30 Millionen Dollar) verteilt worden.

Der Vermögenstand der vereinigten Gesellschaften ist aus der Zusammenstellung 2 ersichtlich. Die gesamte Kapitalanlage, einschließlich der Bestände an Geschäftsanteilen der einzelnen Gesellschaften untereinander, beträgt 1 419 039 668 $. Hiervon ist nur wenig mehr als die Hälfte (794 714 907 $) in den Händen des Publikums. Anteile im Betrage von 624 324 761 $ besitzen die Gesellschaften selbst, davon allein 435 146 228 $ die American Telephone and Telegraph Company. Zieht man von der Gesamtschuld von 820 929 181 $ die Außenstände und den Barbestand in Höhe von 87 066 862 $ ab, so bleibt als reine Schuld dem Publikum gegenüber ein Betrag von 733 862 319 $. Die Fernsprechanlagen nebst Grundstücken, Gebäuden usw. standen Ende Dezember 1914 mit 847 204 803 $ zu Buche. Nach einer sorgfältigen Schätzung Sachverständiger ist der wirkliche Wert etwa 61 000 000 $ höher. Der Posten Geschäftsanteile und Schuldverschreibungen anderer Unternehmungen hat sich um rund 20,7 Millionen Dollar vermindert, hauptsächlich infolge des Verkaufs der Anteile an der Western Union Telegraph Company.

Wie in früheren Jahren ist dem Bericht eine Übersicht über die Durchschnitts- und Verhältniszahlen aus den Betrieben der vereinigten Bellgesellschaften beigefügt (Zusammenstellung 3 S. 295). Die Ergebnisse aus dem

Digitized by Google

Betriebe der Fernsprechleitungen für den Verkehr von Ort zu Ort der American Telephone and Telegraph Company (long distance service) sind darin nicht mit enthalten. Obwohl es nicht unbedingt einwandfrei ist, als Grundlage und als Einheit für die Vergleichung die Teilnehmerfernsprechstelle zu benutzen, weil hinsichtlich der Herstellungs- und der Betriebskosten in den einzelnen Landesteilen wesentliche Unterschiede obwalten, so stellt sie doch die beste für die Vergleichung verfügbare Einheit dar und läßt am deutlichsten die Richtung, in der das Unternehmen sich bewegt, erkennen. Aus der Zusammenstellung 3 geht hervor, daß sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben für eine Sprechstelle geringer sind als im Jahre 1900. Die durchschnittliche Einnahme für eine Sprechstelle hat naturgemäß mit der zunehmenden Verbreitung des Fernsprechers abnehmen müssen; nachdem im Fernsprechwesen der Vereinigten Staaten ein gewisser Sättigungsgrad erreicht ist, werden neue Anschlüsse in der Regel von Personen angemeldet, die von den Fernsprecheinrichtungen nur in geringem Umfange Gebrauch machen, oder es handelt sich um die Einrichtung von Fernsprechnetzen in kleinen Orten, wo das Verkehrsbedürfnis nur gering ist. Die durchschnittlichen Ausgaben für eine Sprechstelle sind trotz der vermehrten Ausgaben für Gehälter, Löhne und Steuern gegenüber 1900 gesunken, hauptsächlich infolge der Einführung verbesserter Betriebsweisen; ihnen wohnt aber, wie ein Vergleich mit der Zahl des Jahres 1910 zeigt, das unverkennbare Bestreben inne, zu steigen. Beachtenswert sind in der Zusammenstellung 3 die Zahlen der beiden letzten Reihen, die das Verhältnis des Reinertrags und des verteilten Gewinns zum Grundvermögen angeben. Beide Zahlen, 5,51 und 4,87, stehen in einem richtigen Verhältnisse zueinander. Der erzielte Gewinn stellt eine durchaus übliche Verzinsung für das angelegte Geld dar und kommt nach Abzug eines angemessenen Betrags für die Rücklagen voll den Anteilinhabern zugute.

Die Zusammenstellung 4 (S. 296) gibt Aufschluß über die Länge der Linien und Leitungen, über die Zahl der Vermittelungsanstalten, der Fernsprechstellen, der Angestellten und der täglich vermittelten Gespräche der vereinigten Bellgesellschaften und gestattet auch einen Vergleich mit den Zahlen früherer Jahre.

In dem Verhältnisse der Bellgesellschaften zur Western Electric Company ist insofern eine Änderung eingetreten, als diese Gesellschaft durch Vertrag zum Einkäufer und zum Lagerverwalter für die vereinigten Bellgesellschaften bestimmt wurde. Durch den Vertrag, der durch die öffentlichen Behörden geprüft worden ist, hat die schon bestehende Geschäftsgewohnheit eine vertragsmäßige Gestalt erhalten. Die geschäftliche Verbindung mit der Western Electric Company stammt aus dem Jahre 1880 und beruht auf dem Umstande, daß es unbedingt erforderlich ist, die im Fernsprechbetriebe gemachten Erfahrungen möglichst schnell und zuverlässig im Apparatebau nutzbringend zu verwenden. 1914 hat die Western Electric Company für 66 400 000 $ Apparate verkauft, davon entfallen 43 900 000 $ auf Lieferungen an Bellgesellschaften.

Aus der Unterstützungskasse für die Angestellten der American Telephone and Telegraph Company und der mit ihr vereinigten Fernsprechgesellschaften sind 1914 1 338 261 $ gezahlt worden, und zwar in 20 915 Fällen Kranken- und Sterbegeld; Ende 1914 erhielten 211 frühere Angestellte Ruhegehalt. Den größten Vorteil von der Wohltätigkeitseinrichtung hatten Angestellte mit geringem Gehalte, die der Wegfall ihrer Einnahme während der Krankheit am schwersten getroffen hätte.

Digitized by Google

Die American Telephone and Telegraph Company, als Unternehmen für sich betrachtet, hatte 1914 eine Reineinnahme von 40 557 977 $, ungefähr ebenso viel wie im Vorjahre (40 576 746 $). Hiervon waren für den Zinsendienst 8 223 163 $ (7 656 656 $) und für die Auszahlung des Gewinnanteils, der wieder wie in früheren Jahren auf 8 v. H. festgesetzt wurde, 27 572 675 $ (27 454 037 $) erforderlich. Von dem Reste wurden 2 500 000 $ (wie im Vorjahr) als Rücklage und 2 262 139 $ (2 966 053 $) als Überschuß verbucht. Näheres geht aus der Zusammenstellung 5 (S. 297) hervor. Die Zusammenstellung 6 (S. 297) enthält eine Übersicht des Vermögenstandes.

Im Jahre 1914 hat die American Telephone and Telegraph Company neue Anteilscheine im Nennwerte von 65 000 $ zur Umwandlung von 86 000 $ zu 4 v. H. verzinslicher Schuldscheine von 1906 ausgegeben. Das Gesellschaftskapital der American Telephone and Telegraph Company belief sich Ende 1914 auf 504 186 900 $ und setzte sich folgendermaßen zusammen:

Geschäftsanteile (Aktien)	344 681 900 $
Schuldverschreibungen zu 4 v. H.	82 505 000 -
- - 5 - -	10 000 000 -
- - 4½ - -	67 000 000 -
Zusammen	504 186 900 $.

Für die Anteile, deren Nennwert 344 681 900 $ beträgt, sind 369 219 358 $ bar eingezahlt worden, d. h. die Gesellschaft hat dafür an Aufgeld 24 537 458 $ eingenommen. Hinsichtlich der Verteilung der Anteilscheine im Volke ist gegenüber früheren Jahren insofern eine Änderung eingetreten, als sich die Zahl der Besitzer weniger Anteile wesentlich vermehrt hat. Es besaßen

12 568	Personen	1	bis	5	Anteile,
26 762	-	6	-	25	-
13 008	-	26	-	100	-
6 717	-	101	-	1 000	-
335	-	1 001	-	5 000	-
15	-	5 001 Anteile und mehr.			

Etwas weniger als 4 v. H. aller Anteile sind in den Händen europäischer Besitzer.

Es besteht die Absicht, Angestellten, die mindestens zwei Jahre im Dienste der Gesellschaft sind, die Möglichkeit zu geben, Anteilscheine der American Telephone and Telegraph Company in einer beschränkten Zahl in der Weise zu erwerben, daß sie für jeden Anteil monatlich 2 $ ihres Gehalts zahlen. Mehr als 30 000 Angestellte haben sich um die Zuteilung von Anteilscheinen beworben. Der Vorteil für die Gesellschaft besteht einmal darin, daß die Angestellten, die durch den Erwerb der Geschäftsanteile Mitinhaber des Unternehmens werden, erhöhten Eifer bei ihrer Tätigkeit an den Tag legen, und zweitens darin, daß ein großer Teil des Geschäftsvermögens sich in festen Händen befindet.

Aus dem Berichte der Versuchsabteilung (Engineering Department) ist anzuführen, daß die American Telephone and Telegraph Company neuerdings Fernsprechkabel mit 1200 Doppeladern verlegt hat. Der Durchmesser des Kabels über dem Bleimantel ist nicht größer als $2^5/_8$ Zoll (66,7 mm). Kabel dieser Art werden nur in Orten mit dichtem Fernsprechnetz in der nächsten Umgebung der Vermittelungsanstalten verwendet.

Digitized by Google

Zusammenstellung 1.

Gegenstand	1914 $	1913 $	Zu- oder Abnahme $
Roheinnahme	225 952 123	215 572 822	+ 10 379 301
Ausgaben:			
a) Betrieb	81 396 219	75 404 092	+ 5 992 127
b) Instandhaltung	31 595 388	32 442 979	— 847 591
c) Abschreibung	41 496 240	37 739 991	+ 3 756 249
d) Steuern	12 216 997	11 296 237	+ 920 760
Ausgaben insgesamt	166 704 844	156 883 299	+ 9 821 545
Mithin Reineinnahme	59 247 279	58 689 523	+ 557 756
Davon entfallen auf:			
Zinsen	18 940 641	16 652 624	+ 2 288 017
verteilten Gewinn	30 304 186	30 301 705	+ 2 481
Überschuß	10 002 452	11 735 194	— 1 732 742.

Zusammenstellung 2.

Gegenstand	31. 12. 1914 $	31. 12. 1913 $	Zu- oder Abnahme $
Guthaben:			
Wert der Fernsprechanlagen	847 204 803	797 159 487	+ 50 045 316
Vorräte, Baustoffe, Werkzeuge	15 701 601	20 083 113	— 4 381 512
Außenstände	37 275 586	40 349 027	— 3 073 441
Kassenbestand	49 791 276	31 888 858	+ 17 902 418
Geschäftsanteile und Schuldverschreibungen	69 800 814	90 523 610	— 20 722 796
Insgesamt	1019 774 080	980 004 095	+ 39 769 985
Verbindlichkeiten:			
Grundvermögen	393 731 750	395 224 531	— 1 492 781
Schuldverschreibungen	385 352 367	341 147 485	+ 44 204 882
Noch nicht fällige Wechsel	15 630 790	33 743 368	— 18 112 578
Unbeglichene Rechnungen	26 214 274	26 471 681	— 257 407
Unbeglichene Verpflichtungen insgesamt	820 929 181	796 587 065	+ 24 342 116
Wohlfahrtskasse für die Angestellten	8 889 750	8 919 335	— 29 585
Überschuß und Rücklagen	189 955 149	174 497 695	+ 15 457 454
Insgesamt	1019 774 080	980 004 095	+ 39 769 985.

Digitized by Google

Zusammenstellung 3.

Gegenstand	1900	1910	1913	1914
Durchschnittliche Einnahmen aus 1 Sprechstelle:				
Ortsverkehr	44,68 $	31,28 $	30,45 $	29,81 $
Fernverkehr	12,60 -	9,47 -	9,03 -	8,60 -
Insgesamt	57,28 $	40,75 $	39,48 $	38,41 $
Durchschnittliche Ausgaben für 1 Sprechstelle:				
a) Betrieb	21,63 $	15,14 $	15,92 $	15,88 $
b) Steuern	2,37 -	2,00 -	2,03 -	2,00 -
Insgesamt	24,00 $	17,14 $	17,95 $	17,88 $
Rohüberschuß	33,28 $	23,61 $	21,53 $	20,53 $
c) Instandhaltung und Abschreibung	17,68 $	13,46 $	13,06 $	12,62 $
Reineinnahme	15,60 $	10,15 $	8,47 $	7,91 $
Verhältnis der Betriebskosten (a) zur Einnahme v. H.	37,8	37,2	40,3	41,4
Verhältnis der Gesamtkosten (a, b, c) zur Einnahme v. H.	72,8	75,1	78,6	79,1
Verhältnis der Kosten für Instandhaltung und Abschreibung zum Gesamtwerte der Anlagen v. H.	8,4	9,5	9,1	8,9
Zunahme der Vermittelungstellen gegen das Vorjahr v. H.	26,5	11,8	9,5	6,4
Zunahme der Länge der Leitungen für den Ortsverkehr v. H.	33,2	12,0	10,9	9,2
Zunahme der Länge der Leitungen für den Verkehr von Ort zu Ort v. H.	25,2	11,5	6,6	5,5
Durchschnittskosten für die Einrichtung einer Sprechstelle (einschließlich der anteiligen Kosten für die Vermittelungsanstalt und für die Verbindungsleitungen)	199 $	142 $	141 $	141 $
Durchschnittskosten für 1 engl. Meile Drahtleitung für den Verkehr von Ort zu Ort (einschließlich Stangen und Kabelkanäle)	71 $	66 $	70 $	69 $
Verhältnis der Roheinnahme zum Werte der gesamten Anlage v. H.	28,4	28,8	28,2	27,6
Verhältnis des Reinertrags zum Grundvermögen v. H.	7,96	6,65	5,69	5,51
Verhältnis des verteilten Gewinns zum Grundvermögen v. H.	5,57	5,31	4,92	4,87.

Digitized by Google

Zusammenstellung 4.

Gegenstand	Es waren vorhanden am 31. Dezember						Zunahme Abnahme
	1900	1910	1911	1912	1913	1914	1914
Oberirdische Linien engl. Meilen	131 538	282 877	294 730	315 003	323 051	326 168	+ 3 117
Leitungen							
in Erd- und Röhrenkabeln engl. Meilen	705 269	5 992 303	6 831 667	7 804 528	8 817 815	9 760 165	+ 942 350
in Unterwasserkabeln - -	4 203	24 636	26 936	30 301	31 833	35 809	+ 3 976
oberirdische ..... - -	1 252 329	5 625 273	6 074 012	6 775 984	7 261 363	7 679 620	+ 418 257
Insgesamt ... engl. Meilen	1 961 801	11 642 212	12 932 615	14 610 813	16 111 011	17 475 594	+1 364 583
Davon sind Leitungen für den Verkehr von Ort zu Ort engl. Meilen	607 599	1 963 994	2 060 514	2 189 163	2 333 541	2 437 697	+ 104 156
Ortsverkehr..... - -	1 354 202	9 678 218	10 872 101	12 421 650	13 777 470	15 037 897	+1 260 427
Zahl der Vermittelungsanstalten	2 775	4 933	5 014	5 182	5 245	5 289	+ 44
Zahl der Fernsprechstellen							
der Bellgesellschaften	800 880	4 030 668	4 474 171	4 953 447	5 415 209	5 763 008	+ 347 799
der connecting companies	55 031	1 852 051	2 158 454	2 502 627	2 717 808	2 885 985	+ 168 177
Fernsprechstellen insgesamt ...	855 911	5 882 719	6 632 625	7 456 074	8 133 017	8 648 993	+ 515 976
Zahl der Angestellten	37 067	120 311	128 439	140 789	156 928	142 527	— 14 401
Zahl der durchschnittlich täglich vermittelten Gespräche im							
Ortsverkehr	5 668 986	21 681 471	23 483 770	25 572 345	26 431 024	27 049 225	+ 618 201
Verkehr von Ort zu Ort	148 528	602 539	644 918	737 823	806 137	798 949	— 7188.

Digitized by Google

Zusammenstellung 5.

Die Einnahmen und Ausgaben	1913 $	1914 $
Einnahmen:		
Geschäftsgewinne aus anderen Gesellschaften	26 122 573	25 638 205
Zinsen und sonstige Einnahmen aus den Untergesellschaften	13 564 952	13 959 944
Fernsprechverkehr (Reinertrag)	5 548 089	5 530 454
Andere Einnahmen	674 377	1 067 996
Insgesamt	45 909 991	46 196 599
Ausgaben	5 333 245	5 638 622
Mithin Reingewinn	40 576 746	40 557 977
Davon entfallen auf:		
Zinsen	7 656 656	8 223 163
verteilten Gewinn	27 454 037	27 572 675
Rücklagen	2 500 000	2 500 000
Überschuß	2 966 053	2 262 139

Zusammenstellung 6.

Guthaben:		
Anteile an den Untergesellschaften	435 146 228 $	
Schuldverschreibungen der Untergesellschaften	581 000 -	
Vorschüsse an die Untergesellschaften	52 302 180 -	488 029 408 $
Fernsprechstellen	14 639 873 $	
Grundstücke und Gebäude	508 450 -	
Anlagen für den Verkehr von Ort zu Ort	49 819 065 -	64 967 388 -
Kassenbestand		36 266 757 -
Besondere Forderungen		32 171 719 -
Laufende Außenstände		7 181 721 -
Insgesamt		628 616 993 $.
Verbindlichkeiten:		
Gesellschaftskapital		344 681 900 $
Verschiedene Schuldverschreibungen		177 116 236 -
Am 15. Januar 1915 zahlbarer Gewinn	6 893 638 $	
Nicht erhobene Zinsen und nicht gezahlte Steuern	3 331 947 -	
Unbeglichene Rechnungen	818 963 -	11 044 548 -
Unterstützungskasse der Angestellten		2 027 750 -
Rücklagen für Abschreibungen und unvorhergesehene Fälle		27 810 700 -
Überschuß		65 935 859 -
Insgesamt		628 616 993 $.

Digitized by Google

Die Meßgeräte der drahtlosen Telegraphie.

Von Ober-Postrat Otto Jentsch in Oppeln.

(Schluß.)

4. Der große Wellenmesser der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Abb. 17) besteht wie der kleine Wellenmesser aus einer stetig veränderlichen Kapazität und einer abstufbaren Selbstinduktion; mit ihm können alle quantitativen Messungen, insbesondere auch Dämpfungsbestimmungen vorgenommen werden. Dazu ist ihm ein in Quadrate der Stromstärke geeichtes Hitzdrahtwattmeter beigegeben. Wenn es nicht auf quantitative Messungen ankommt, genügt als Resonanzanzeiger auch eine Heliumröhre oder ein Detektor mit einem Fernhörer. Die Verbindung von Detektor und Hörer bildet ein besonders empfindlicher Wellenanzeiger, bei dessen Verwendung der Wellenmesser mit dem zu untersuchenden System sehr lose gekoppelt werden kann und ihm daher nur Spuren von Energie entzieht.

Die Kapazität C des Meßkreises (Abb. 18) besteht wie beim kleinen Wellenmesser aus einem Drehkondensator nach Köpsel; sie läßt sich zwischen 200 cm und 5000 cm in stetiger Weise ändern. Parallel zu ihr ist eine Sicherheitsfunkenstrecke F geschaltet, die den Kondensator und die Selbstinduktion L des Meßkreises vor dem Durchschlagen schützt. Die Selbstinduktion L besteht aus sechs Flachspulen aus fein unterteilter Emailledrahtlitze. Die Litze ist aus 120 bis 240 Drähten von $0{,}07$ mm Stärke hergestellt, die Eigendämpfung des Wellenmessers wird dadurch bis auf $0{,}015$ herabgedrückt. Auf der Spulenrückseite sind die einzelnen Wellenbereiche eingraviert. Die Auswechselung der Spulen geschieht dadurch, daß in die Kontaktfedern des für alle Spulen gemeinschaftlichen Griffes G die drei Spulenanschlüsse eingedreht werden. Mit dem Kondensator in der Stellung von 20° bis 170° umfaßt das Gerät einen Meßbereich von 100 bis 6000 m Wellenlänge.

Das Hitzdrahtwattmeter W zeigt die Energieaufnahme des Wellenmessers als Resonator an. Es ist nur lose mit einem kleinen Teile der Selbstinduktion L gekoppelt, damit einerseits die durch den Wellenmesser dem Schwingungskreis entzogene Energie verschwindend klein und anderseits die Dämpfung bei den verschiedenen Spulen gering und nahezu gleichmäßig ist. Bei der Verwendung des Hitzdrahtwattmeters muß der Drehschalter U auf dem Kontakt 1 stehen.

Die Heliumröhre H liegt an den Polen des Kondensators parallel zu ihm; beim Gebrauche wird sie unter die auf dem Hartgummideckel des Meßgeräts angebrachten Haltefedern geklemmt. Wattmeter W und Detektor D nebst Fernhörer T müssen beim Gebrauche der Heliumröhre ausgeschaltet sein, der Umschalter U muß also auf dem Kontakt 1 stehen.

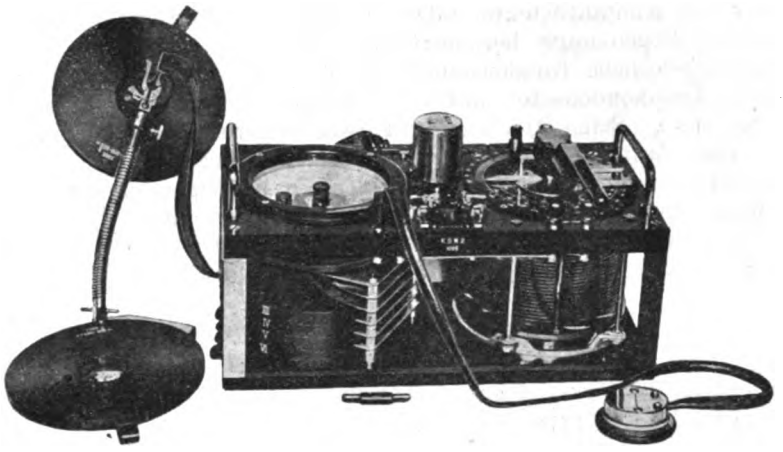
Der Detektor D und der Fernhörer T liegen in Hintereinanderschaltung im Nebenschlusse zum Kondensator C; sie werden in entsprechend bezeichnete Buchsen der Deckplatte eingeschaltet. Bei ihrer Verwendung muß der Drehschalter U auf dem Kontakt 4 stehen. Der Summer S mit seiner Batterie B und dem Funkenlöschwiderstande w liegt ebenfalls an den Polen des Kondensators C und im Nebenschlusse zu ihm. Bei seiner Verwendung muß der Drehschalter U auf dem Kontakte 2 oder 3 stehen.

Ein Gestell mit biegsamem Schlauche, Fußplatte und Klemme dient zur Einschaltung der Selbstinduktionspulen L, die dadurch in jede beliebige Lage

Digitized by Google

zu dem zu messenden Schwingungskreise gebracht werden können. Die Messungen werden nach den Angaben auf S. 258 bis 261 ausgeführt.

Abb. 17.



5. Der Universalwellenmesser der C. Lorenz A. G. ist nach den Angaben von Hahnemann gebaut. Sein Meßkreis besteht ebenfalls aus einem geschlossenen Schwingungskreise mit stetig regelbarer Kapazität und stufenweise veränderlicher Selbstinduktion; er enthält aber noch einen verhältnismäßig großen Blockkondensator, von dem der Resonanzanzeiger ab-

Abb. 18.

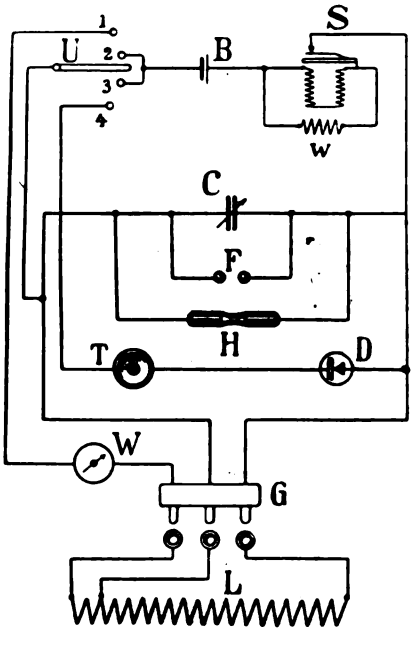
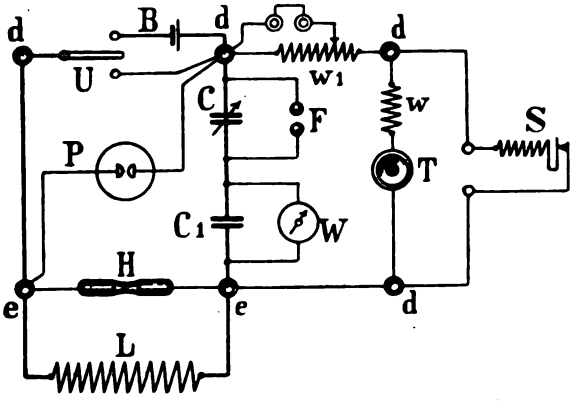


Abb. 19.



gezweigt wird. Der Blockkondensator wirkt als Wechselstromwiderstand, durch ihn wird die Dämpfung des Schwingungskreises für alle Messungen

Digitized by Google

annähernd gleich gehalten, selbst wenn man als Resonanzanzeiger ein stark Energie verzehrendes Hitzdrahtwattmeter verwendet. Die einzelnen Gebrauchschaltungen des Wellenmessers werden mittels verschiedener Schaltstöpsel ausgeführt, an die die erforderlichen Schaltbestandteile, wie Resonanzanzeiger, Summer, Hörer mit Kontaktdetektor oder ein Schwingungserreger in Gestalt einer Poulsenschen Bogenlampe, herangeführt sind.

Der stetig veränderliche Kondensator C (Abb. 19) des Meßkreises ist eine Art Köpselscher Drehkondensator mit einer Kapazität von 100 cm bei 0° bis 1800 cm bei 180°. Seine Achse ist mit zwei Zeigern verbunden, einem gewöhnlichen, eine Gradeinteilung bestreichenden Spitzenzeiger und einem fünf Wellenmessergradeinteilungen bestreichenden Fensterzeiger, entsprechend den fünf verwendeten Selbstinduktionspulen L. Die durch einen Spulenarm oder durch Litzendrähte einstöpselbaren Selbstinduktionen L ermöglichen eine stufenweise Veränderung des Wellenbereichs von 220 bis 10000 m. An

Abb. 20a.

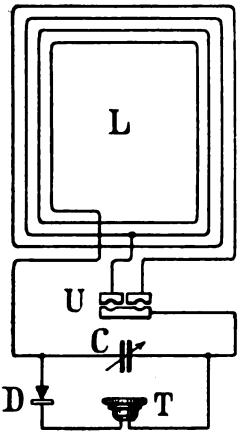
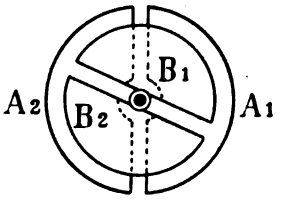


Abb. 20b.



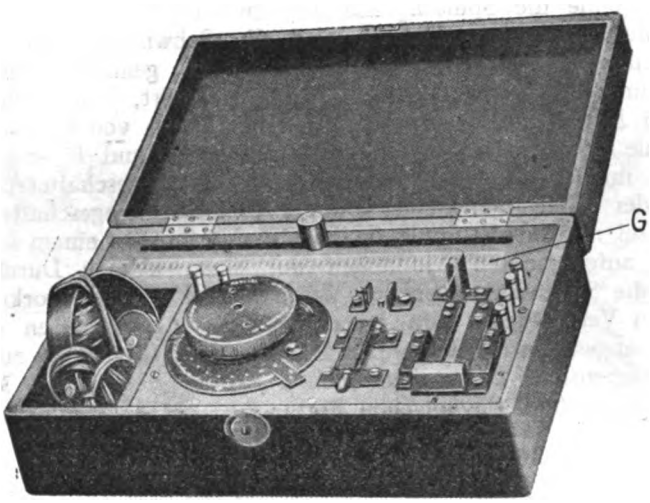
den Blockkondensator C_1 wird im Nebenschlusse das Hitzdrahtwattmeter W oder eine kleine Glühlampe als Resonanzanzeiger angeschaltet. Als solcher kann auch eine Heliumröhre H dienen, die durch die Stöpsellöcher e eingeschaltet wird. Die Stöpsellöcher d werden für die Einschaltung der Summervorrichtung, des Poulsengenerators und des Fernhörers mit Kontaktdetektor benutzt. Zur Erzeugung gedämpfter Schwingungen dient der Summer S mit der kleinen Batterie B, die durch den Umschalter U eingeschaltet wird; ungedämpfte Schwingungen liefert die Poulsenlampe P. Die Widerstände w und w_1 sind Prüfwiderstände für den Fernhörer T; w_1 kann kurzgeschlossen werden. Um den Wellenmesser und besonders den regelbaren Kondensator C vor Überbeanspruchung zu schützen, ist im Nebenschlusse zum Kondensator eine Sicherheitsfunkenstrecke F angeordnet. Für die Ausführung der Messungen gelten die Angaben auf S. 258 bis 261. Das Meßgerät hat sich im Betriebe bewährt.

6. Der kleine Wellenmesser Marconis ist nur zur Messung von Wellenlängen bestimmt und als handlicher, leicht tragbarer Apparat eingerichtet. Sein Meßkreis besteht aus dem regelbaren Drehplattenkondensator C (Abb. 20a und b) und der festen Selbstinduktion L. Der Kondensator ist aus zwei festen, halbkreisförmigen Plattensystemen A_1, A_2 (Abb. 20b) und zwei davon isolierten beweglichen, halbkreisförmigen Plattensystemen B_1, B_2

Digitized by Google

zusammengesetzt. Das eine feste System A_1 und das eine bewegliche System B_1 sind mit der einen Zuleitung und das andere feste und bewegliche System A_2, B_2 mit der zweiten Zuleitung zum Meßkreise verbunden. Die Kapazität des Kondensators C ist am größten, wenn das System A_1 über B_2 und damit A_2 über B_1 steht. Die Kapazität eines solchen Kondensators ist bei derselben Größe und demselben Plattenabstande doppelt so groß wie bei einem Drehkondensator mit nur einem festen und einem beweglichen Plattensystem. Die Änderung der Kapazität des Kondensators C innerhalb der Grenzen von 100 bis 10000 cm geschieht durch Drehung des Apparatdeckels. Die Selbstinduktion L besteht aus einigen Windungen isolierten Kupferdrahts in Form eines Drahtrahmens, der in den Deckel des Meßgerätkastens eingesetzt ist. Mit dem Stöpselumschalter U kann die ganze Spule L oder ein Teil davon eingeschaltet werden. Als Resonanzanzeiger

Abb. 21.



dient der Fernhörer T, der mit dem Karborundumwellenanzeiger D in Nebenschluß zum Kondensator geschaltet wird. Zur Messung der Wellenlänge ist der Kondensator so einzustellen, daß die Tonstärke im Fernhörer den größten Wert erreicht. Dem Wellenmesser sind entsprechend den beiden zur Verwendung kommenden Selbstinduktionswerten zwei Übersichten beigegeben, aus denen für jede Stellung des Kondensatorzeigers die zugehörige Wellenlänge entnommen werden kann.

Der kleine Wellenmesser Marconis ist ein brauchbares Meßgerät für Abstimmungszwecke, zu genaueren Messungen eignet er sich nicht.

7. Mit dem Dekremeter Marconis (Abb. 21) können wie mit dem großen Telefunkenwellenmesser und dem Universalmesser der C. Lorenz A. G. in einfacher Weise alle im Betriebe der drahtlosen Telegraphie notwendigen Messungen vorgenommen, insbesondere auch die Dämpfung oder das Dekrement der Schwingungen bestimmt werden. Der Meßkreis (Abb. 22) besteht aus einem Marconischen Drehkondensator C mit zwei festen und zwei beweglichen Plattensystemen nach Anordnung der Abb. 20b, ferner aus drei Selbstinduktionen L_1, L_2 und L_3. Die Selbstinduktion L_1 ist eine Spule aus 32 Windungen Kupferdraht mit den Enden A und B, die an einer Mantellinie blank gemacht ist. Auf dieser schleift über einer Gradeinteilung G ein

Digitized by Google

verschiebbarer Stromabnehmer K. Die Selbstinduktion L_2 ist zur Erleichterung der Dämpfungsmessung so bemessen, daß durch ihre Einschaltung mit dem Umschalter U (Stellung auf 1) die Schwingungszahl des Meßkreises fast genau um 4 v. H. geändert wird. Steht die Kurbel des Umschalters U auf 2, so ist der Drehkondensator C über den Umschalter U und die Doppeltaste Ta mit der aus wenigen Windungen bestehenden, im Deckel des Meßgerätkastens untergebrachten Selbstinduktion L_3 und der Selbstinduktion L_1 in Reihe zum geschlossenen Meßkreise zusammengeschaltet. Von der Selbstinduktionspule L_1 ist der Schwingungskreis für den Resonanzanzeiger regelbar abgezweigt; er besteht gewöhnlich aus einem Fernhörer T mit Kontaktdetektor D und der kleinen Batterie b.

Die Messungen mit dem Dekremeter werden im allgemeinen nach den Angaben auf S. 258 bis 261 ausgeführt, nur die Bestimmung der Dämpfung weicht davon etwas ab.

Messung der Dämpfung mit dem Dekremeter. Der Meßkreis wird zunächst ohne die Spule L_2 mit dem zu untersuchenden Schwingungskreise in Resonanz gebracht. Danach wird die Schwingungszahl des Meßkreises durch Einschaltung der Spule L_2 um 4 v. H. geändert und der von den Schwingungen erzeugte Ton im Hörer T abgehört, wenn sich K am Spulenende bei B befindet, womit alle 32 Windungen von L_1 eingeschaltet sind. Die Spule L_2 wird hierauf wieder ausgeschaltet und K so verschoben, daß der Ton im Hörer ebenso laut wird wie bei eingeschalteter Spule L_2. Die Anzahl der durch den Schleifkontakt K hierbei eingeschalteten Windungen von L_1 sei n. Da die Spule L_1 lang ist und ihre auf einem schmalen Ebonitzylinder aufgebrachten Windungen nur einen kleinen Durchmesser haben, können die Stromwirkungen im Meßkreis und im Detektorkreis als im umgekehrten Verhältnisse zum Quadrate der eingeschalteten Windungszahl n stehend angesehen werden. Die Bjerknessche Gleichung zur Bestimmung der Dekremente δ_1 des zu messenden Kreises und δ_2 des Meßkreises (vgl. S. 259) erhält dann die folgende Form:

$$\delta_1 + \delta_2 = 2\pi \cdot 0{,}04 \cdot \sqrt{\frac{1}{\left(\frac{32}{n}\right)^2 - 1}}.$$

Aus einer dem Meßgeräte beigegebenen Übersicht ist für jeden Wert von n das zugehörige Dekrement δ_1 zu ersehen. Das Dekremeter liefert für den Betrieb genügend genaue Werte, zu quantitativen Untersuchungen eignet es sich nicht.

8. Der Wellenmesser von Pierce. Sein Meßkreis (Abb. 23) besteht aus einem Drehkondensator C Köpselscher Bauart und einer auswechselbaren Selbstinduktionspule L. Als Resonanzanzeiger wird ein Thomsonsches Dynamometer D mit Spiegelablesung benutzt. Der Schluß des Meßkreises wird durch den Umschalter U bewirkt, und seine Verbindung mit dem zu untersuchenden Kreise durch die aus wenigen Drahtwindungen bestehende Koppelungschleife L_1. Das Dynamometer D besteht aus einer kleinen, einen Spiegel tragenden Silberscheibe s, die an einem Quarzfaden aufgehängt ist, und aus einer Drahtspule Sp, mit deren Windungen der Spiegel einen Winkel von 45° bildet. Die durch die Spule Sp fließende Hochfrequenzenergie bringt eine ihrem quadratischen Werte entsprechende Ablenkung der Scheibe mit dem Spiegel hervor. Die Scheibe sucht sich rechtwinklig zur Spulenebene zu stellen. Die Spiegelablenkung wird mit einem Fernrohr abgelesen. Um die Empfindlichkeit des Dynamometers ändern zu können, ist die Anord-

Digitized by Google

Abb. 22.

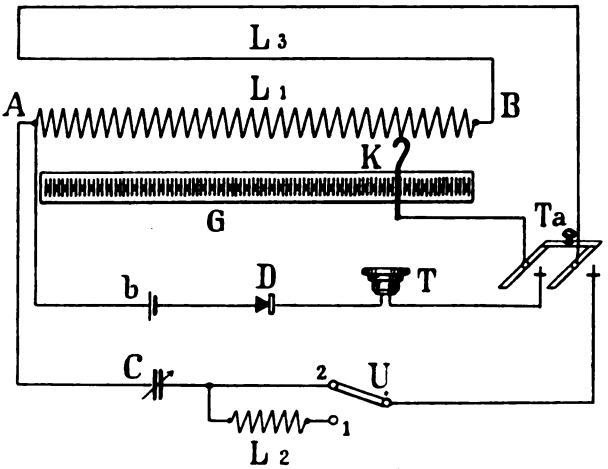


Abb. 23.

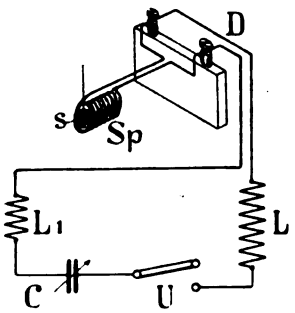


Abb. 24.

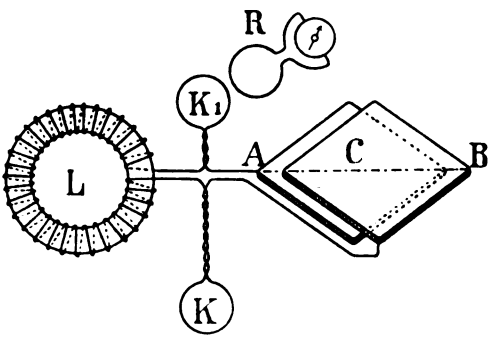


Abb. 25 a.

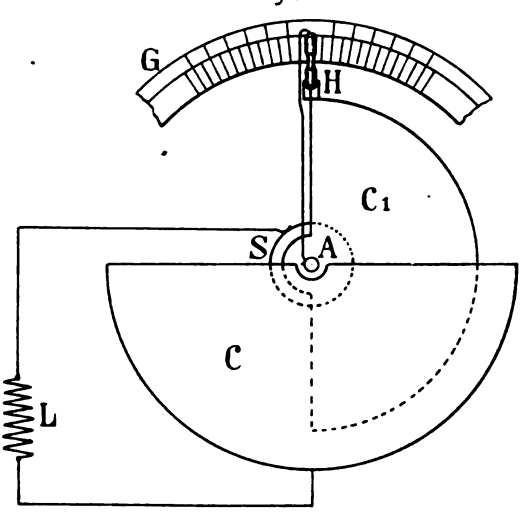
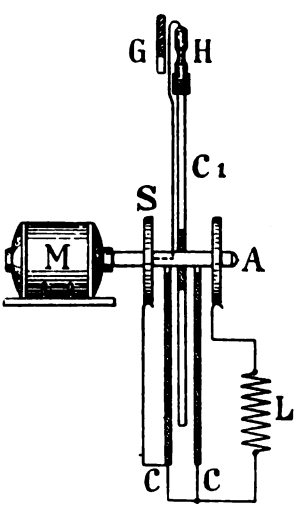


Abb. 25 b.



Digitized by Google

nung so, daß das Gestell, auf das die Spule Sp aufgewickelt ist, mittels einer Mikrometerschraube und Führungsvorrichtung der aufgehängten Scheibe genähert oder von ihr entfernt werden kann. Jetzt verwendet Pierce auch einen Hochfrequenzhörer als Resonanzanzeiger für seinen Wellenmesser. Das Meßgerät ist den deutschen Wellenmessern nachgebildet und zeigt ihnen gegenüber keine Vorzüge.

9. Der Wellenmesser von Culver. Der Meßkreis besteht aus einem regelbaren Ölplattenkondensater Köpselscher Anordnung und einer auswechselbaren Selbstinduktionspule. Als Resonanzanzeiger dient ein Duddellsches Thermogalvanometer, das mit seinem Hitzdraht unmittelbar in den Meßkreis eingeschaltet ist. Der Wellenmesser erscheint für den Betrieb geeignet.

10. Der Wellenmesser von Tissot. Bei den Wellenmessern, die im Meßkreise Drehkondensatoren mit halbkreisförmigen Platten verwenden, ändert sich die Kapazität annähernd linear mit der Drehung. Beträgt bei einem solchen Drehkondensator bei 50° die Kapazität 650 cm, so ist sie bei 100° = 1260 cm und bei 150° = 1870 cm. Da aber für die Wellenlänge die Quadratwurzel maßgebend ist ($\lambda = 2\pi \cdot \sqrt{CL}$), wird die Eicheinteilung ungleichförmig; die Gradteile sind bei kleinen Wellenlängen kleiner als bei großen. Tissot erzielt dagegen durch Verwendung eines besonderen Schiebekondensators, dessen Kapazität sich mit der linearen Verschiebung quadratisch ändert, eine fast gleichförmige Eicheinteilung. Der Kondensator C (Abb. 24) besteht aus zwei Systemen von rautenförmigen Glimmerplatten, die längs der Diagonale AB übereinander gleiten. Eine geschlossene Ringspule L bildet die Selbstinduktion des Meßkreises; diese Form hat den Vorteil, daß von der Spule möglichst wenig Streulinien nach außen gehen und daß sie auch von außen nicht induziert werden kann. Zur Koppelung des Meßkreises mit dem zu untersuchenden Schwingungskreise dient die Drahtschleife K, während der Resonanzanzeiger R induktiv durch die Drahtschleife K_1 an den Meßkreis angeschaltet wird. Die Zuleitungsdrähte zu K und K_1 werden verdrillt in einem biegsamen Kabel geführt. Der Wellenmesser erscheint für genaue Messungen im Versuchsraume geeignet, dagegen ist nicht anzunehmen, daß er ausgedehnte Anwendung im Betriebe finden wird.

11. Der Wellenmesser von Hirsch. Bei diesem von der Firma Dr. E. F. Huth G. m. b. H. hergestellten Wellenmesser ist eine Regelung der Kapazität oder auch der Selbstinduktion des Meßkreises mit der Hand bis zum Eintritt der Resonanz nicht erforderlich. Als veränderliche Größe wird meist die Kapazität in Form eines Drehkondensators gewählt, dessen Achse durch ein Uhrwerk oder durch einen Elektromotor in schnelle Umdrehungen versetzt wird. Im Nebenschlusse zum Kondensator, dessen Kapazität infolge der Drehung periodisch den Bereich zwischen ihrem kleinsten und größten Werte durchläuft, wird als Resonanzanzeiger eine Heliumröhre angeordnet. Bei jeder Umdrehung wird die Resonanzlage durchlaufen, in ihr leuchtet die Heliumröhre auf. Da das Aufleuchten immer an der gleichen Stelle eintritt, wird die Resonanzlage dauernd durch einen dünnen leuchtenden Strich dargestellt. Die Leuchtröhre dreht sich über einer in Wellenlängen geeichten Gradeinteilung, von der die Wellenlänge oder Schwingungszahl unmittelbar abgelesen werden kann.

Der Wellenmesser wird in zwei Formen gebaut; die eine behält die bei den Wellenmessern allgemein übliche senkrechte Anordnung der Achse des Drehkondensators bei, die andere sieht eine wagerechte Anordnung der Drehachse vor. Die erste ist hauptsächlich für Versuchszwecke bestimmt. In den Schaltungszeichnungen Abb. 25a und b besteht der Meßkreis aus der festen Selbst-

Digitized by Google

induktion L und einem Drehkondensator mit dem festen Plattensystem C und dem beweglichen Plattensystem C_1. Die Drehachse A des Kondensators wird durch den Motor M gedreht. Mit dem beweglichen Plattensystem C_1 dreht sich über der Gradeinteilung G die Heliumröhre H, die über den Schleifring S in Nebenschluß zum Kondensator geschaltet ist. Ein Teil der Selbstinduktion L wird zur Koppelung mit dem zu untersuchenden Schwingungskreise mitbenutzt. Die selbsttätige Einstellung der Wellenlänge und deren unmittelbare Ablesung ist ein Vorzug dieses Wellenmessers, der aber durch das Hinzutreten eines weiteren Apparats für die Drehung der Kondensatorachse wieder gemindert wird.

III. Meßgeräte mit stetig veränderlicher Selbstinduktion und stetig veränderlicher Kapazität.

1. Der Multiplikationstab von Slaby ist aus der Resonatorspule des Grafen Arco hervorgegangen und besteht aus einem Glas- oder Ebonitrohr, das mit seideumsponnenem Kupferdrahte von 0,1 mm Durchmesser in einer Lage bewickelt ist. Die Wicklungen haben eine durchschnittliche Ganghöhe von 0,2 mm. Als Isolierung genügt auch ein dünner Überzug aus Zelluloseacetat. Auf dem Stabe sind Striche und Zahlen aufgetragen, die die Eichwerte der Wellenlängen darstellen. An dem einen Ende trägt der Multiplikationstab (Abb. 26) die Metallfassung M, mit der der Anfang der Drahtumwicklung D verbunden ist. Die Wicklung D endet, nachdem sie an der Spitze durch ein in das Glasrohr gebohrtes Loch hindurchgeführt ist, an einem innerhalb des Rohres befestigten Platincyanürschirme S. Der Multiplikationstab besitzt in seiner Spulenwicklung eine bestimmte Selbstinduktion, deren Größe sich mit der Windungszahl ändert. Er besitzt aber, da die Wicklungen auf ein Glas- oder Ebonitrohr aufgebracht sind, auch eine Kapazität, die ebenfalls von der Spulenlänge abhängt. Gibt man dem Stabe durch einen geerdeten Metallstift oder auch nur durch Erdung mit der Hand eine gewisse wirksame Länge, so gilt auch für die Wellenlänge λ dieses Schwingungskreises die Beziehung

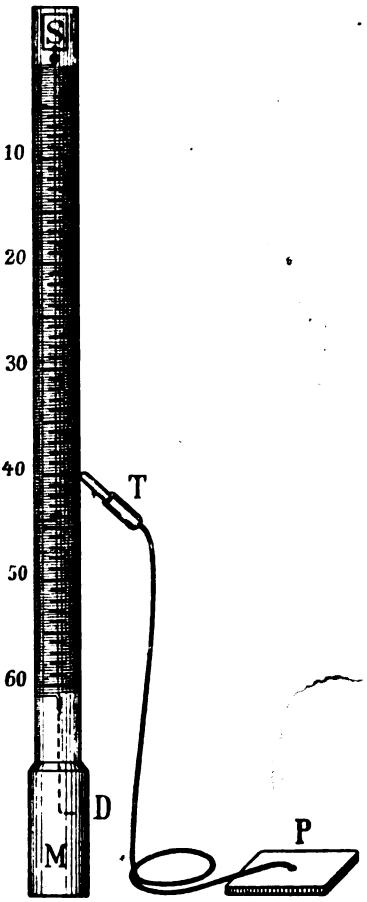
$$\lambda = 2\pi\sqrt{CL},$$

wenn C die Kapazität und L die Selbstinduktion des schwingenden Teiles der Stabwicklung bezeichnet. Der Stab schwingt in einer Viertelwelle, deren Spannungsbauch am freien Ende und deren Strombauch an der geerdeten Stelle liegt. Die Messung von Wellenlängen geschieht in der Weise, daß man den Multiplikationstab dem zu untersuchenden Schwingungskreise nähert und mit dem Erdleitungstift an der Stabwicklung entlangfährt, bis das Stabende mit dem Platincyanürschirm hell aufleuchtet. Der Erdungspunkt am Stabe gibt unmittelbar die Wellenlänge an. Zur Herstellung der Erdung dient ein Metallstift T mit einer durch einen biegsamen Litzendraht verbundenen Metallplatte P als Erde oder Gegengewicht. Der Multiplikationstab spricht besonders auf die elektrischen Kraftlinien an; bei den Messungen sucht man deshalb den Stab möglichst in die Kraftlinien des Spannungsbauches zu bringen. Bei linearen Sendern liegt der Spannungsbauch, wie die gestrichelte Linie in Abb. 27a andeutet, am freien Drahtende. Da der Spannungsbauch eine Rückwirkung auf den Stab im Sinne einer Vergrößerung seiner Kapazität ausübt, muß der Stab wie in der Stellung I einen bestimmten Abstand von ihm haben. Im Betriebe wird der Spannungsbauch des Luftleiters nicht immer erreichbar sein; die Messung läßt sich dann auch am andern Ende in der Nähe des Strombauches, der mit dem Spannungsknoten

Digitized by Google

zusammenfällt, ausführen. Der Stab kann in der Stellung II dicht am Strombauche des Schwingungsystems angelegt werden. Bei Messungen von geschlossenen Schwingungsystemen (Abb. 27b) wird der Multiplikationstab zwischen Kapazität C und Selbstinduktion L gebracht, wo sich die stärkste Oberflächenspannung ausbildet. Die Wirkung wird durch eine auf dem Verbindungsdrahte von Kondensator und Selbstinduktion zu befestigende kleine Strahlspitze s erhöht. Die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie hat seinerzeit Multiplikationstäbe hergestellt, mit denen Wellenlängen bis zu 1000 m gemessen werden können. Jetzt findet der Multiplikationstab meist nur noch zu Vorlesungszwecken Verwendung; im Betriebe wird er nicht mehr benutzt, weil seine Kapazität sich mit der Luftfeuchtigkeit ändert und seine feine Spulenwicklung oft beschädigt wurde. Quantitative Messungen können mit dem Stabe nicht ausgeführt werden.

Abb 26.



2. Der für den Gebrauch in den französischen Kolonien gebaute Wellenmesser von Péri ist ein einfacher handlicher Apparat, dessen Meßkreis aus einem Köpselschen Drehkondensator und einer dem Rendalschen Variometer ähnlichen Selbstinduktion besteht. Kondensator und Selbstinduktion haben eine gemeinschaftliche Drehachse. Die Selbstinduktion besteht aus zwei nierenförmig gewickelten Spulen, von denen die eine fest mit dem Gehäuse verbunden und die andere so drehbar ist, daß die Spulen in einer Ebene jede Lage zueinander annehmen können. Durch Drehung der gemeinschaftlichen Achse in dem einen Sinne wird die Oberflächendeckung der festen und der beweglichen Kondensatorplatten vergrößert und gleichzeitig die der Variometerspulen verringert, wodurch Kapazität und Selbstinduktion größer werden. Bei einer Drehung im entgegengesetzten Sinne verringert sich gleicherweise Kapazität und Selbstinduktion. Wenn die Variometerspulen sich vollständig decken, die Kondensatorplatten aber nicht, haben die Selbstinduktion und die Kapazitat ihre geringsten Werte. Als Resonanzanzeiger dient ein Hitzdrahtthermometer, eine Geißlerröhre oder eine Heliumröhre. Das Meßgerät wird nur zur Messung von Wellenlängen und zu Abstimmungszwecken benutzt; es hat sich im Betriebe bewährt.

3. Der Wellenmesser von Ferrié. Sein Meßkreis besteht aus der Selbstinduktion L (Abb. 28) in Form einer flachen Drahtspirale und einer Art Drehkondensator C mit den beiden Metallplatten P_1 und P_2. Die Platte P_1 ist fest, die Platte P_2 drehbar um die Achse O. Wird die Platte P_2 in dem einen Sinne gedreht, so bedeckt sie einen mit der Drehung größer werdenden Teil der Spirale L und einen kleiner werdenden Teil der festen Platte P_1. Selbstinduktion und Kapazität des Meßkreises werden auf diese Weise verringert. Geschieht die Drehung nach der anderen Richtung, so wird die

Digitized by Google

Bedeckung der Selbstinduktionspirale stetig geringer und die der Platte P_1 größer. Kapazität und Selbstinduktion werden also vergrößert. Als Resonanzanzeiger dient das Hitzdrahtthermometer H. Das Meßgerät ist einfach und

Abb. 27a.

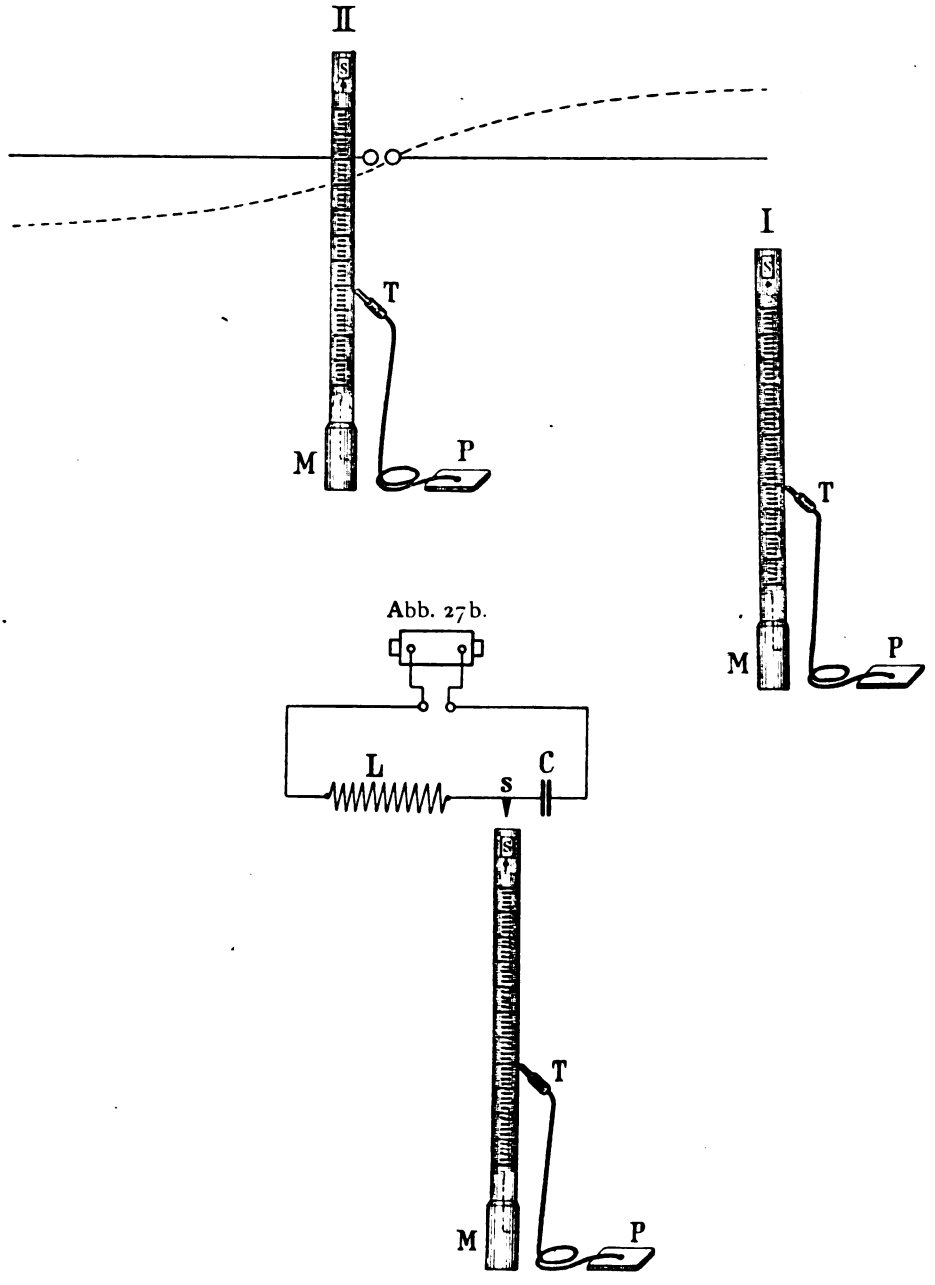


Abb. 27b.

handlich und genügt im Betriebe für Wellenlängenmessungen und Abstimmungszwecke; mit dem zu untersuchenden Schwingungskreise wird es durch die Drahtschleife K gekoppelt. Die Genauigkeit der Meßergebnisse wird durch

Digitized by Google

die Foucaultströme beeinträchtigt, die in dem die Spirale L bedeckenden Teile der Kondensatorplatte P_2 entstehen.

4. Der Wellenmesser von Boas. Kapazität und Selbstinduktion des Meßkreises werden durch die zu einer Doppelspirale aufgewickelten Zylindermäntel *a c* und *b d* gebildet (Abb. 29). Zwischen den Zylindermänteln befindet sich eine genügende Isolierschicht. Die Kapazität dieser Anordnung wird um so größer, je dicker die Isolierschicht genommen wird und je größer ihre Dielektrizitätskonstante ist. Über den Zylindermänteln ist der drehbare Zeigerarm Z mit der Kontaktrolle K angebracht. Je nach der Drehrichtung des Kontaktarms werden mehr oder weniger Spiralen der Zylinder-

Abb. 28.

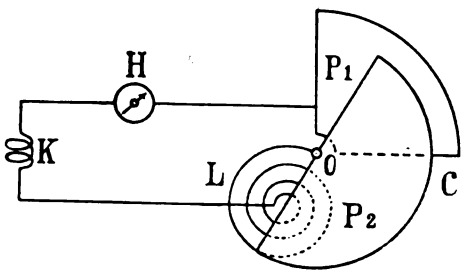


Abb. 29.

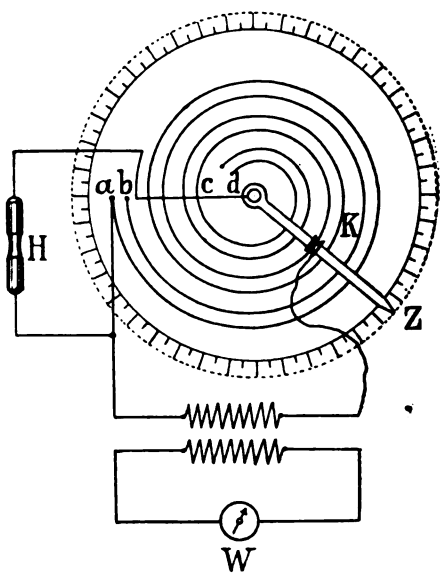
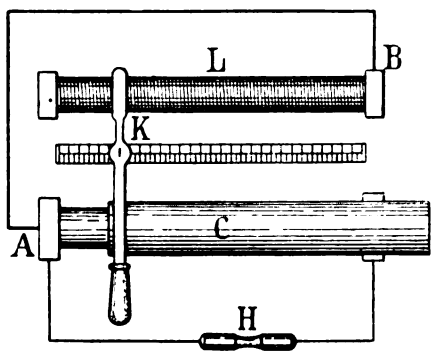


Abb. 30.



mäntel in den Meßkreis eingeschaltet, damit wird der Wert der durch sie dargestellten Kapazität und Selbstinduktion erhöht oder vermindert. Steht die Kontaktrolle auf *d*, so sind die in den Meßkreis eingeschaltete Kapazität und Selbstinduktion, somit auch die ihnen entsprechende Wellenlänge am größten; steht die Kontaktrolle auf *b*, so sind Kapazität, Selbstinduktion und Wellenlänge im Meßkreise am kleinsten. Als Resonanzanzeiger dient eine Heliumröhre H, die zur Zylinderkapazität in Nebenschluß geschaltet, oder ein Hitzdrahtwattmeter W, das induktiv mit dem Meßkreise verbunden wird. Das Meßgerät ist handlich und von genügender Genauigkeit.

5. Das Cymometer von Fleming ist hauptsächlich auf den Marconistationen benutzt worden, bevor der tragbare Wellenmesser und das Dekremeter Marconis eingeführt wurden; jetzt gebraucht man es wegen seiner großen Abmessungen meist nur noch im Versuchsraume. Sein Meßkreis besteht aus einer Selbstinduktionspule L (Abb. 30) aus blankem Kupferdraht, auf der ein Kontakt K schleift, der gleichzeitig das äußere Rohr

Digitized by Google

eines zylinderförmigen Kondensators *C* verschiebt und damit dessen Kapazität ändert. Der Kondensator besteht aus zwei durch ein Ebonitrohr ineinander verschiebbaren Messingröhren. Das innere Rohr des Kondensators ist mit der Selbstinduktionspule *L* durch die starke Kupferschiene *A B* verbunden, und zwischen innere und äußere Kondensatorbelegung ist als Resonanzanzeiger eine Geißlerröhre oder eine Neonröhre *H* eingeschaltet. Für die Messung größerer Wellenlängen wird das Meßgerät auch mit zwei oder vier solchen Röhrenkondensatoren ausgerüstet. Das Meßgerät ist so eingerichtet, daß mit der Verschiebung des äußeren Kondensatorrohrs gleichzeitig die in den Meßkreis eingeschaltete Länge der Kupferspirale, d. h. die Kapazität des Meßkreises in demselben Sinne geändert wird wie seine Selbstinduktion. Der mit dem Kontakt *K* verbundene Zeiger gibt in der Stellung, bei der die Neonröhre oder die Geißlerröhre am stärksten leuchtet, auf einer geeichten Gradeinteilung die Schwingungszahl oder die Wellenlänge des zu untersuchenden Schwingungskreises an. In Verbindung mit einem Thermoelement und einem empfindlichen Galvanometer kann das Meßgerät auch zur Bestimmung der Dämpfung von Schwingungskreisen benutzt werden. Eine Bedeutung für den Betrieb hat das Meßgerät nicht mehr.

Die Eisenbahnen der Erde am Ende des Jahres 1913.

Im »Archiv für Eisenbahnwesen« wird wiederum eine Zusammenstellung über die Weiterentwicklung der Eisenbahnen der Erde veröffentlicht, die dieses Mal bis zum 31. Dezember 1913 reicht. Weil infolge der Unterbrechung und Störung des Verkehrs zwischen den im Kriege miteinander befindlichen Ländern und mit einem Teile der nicht in den Krieg verwickelten Länder eine Anzahl amtlicher Veröffentlichungen nicht eingegangen war, mußte ein Teil der statistischen Angaben anderen Quellen entnommen werden, deren Nachprüfung zunächst nicht möglich ist. Soweit auch nichtamtliche Angaben fehlten, wurden die Zahlen des Jahres 1912 unverändert für das Jahr 1913 übernommen.

Die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes der Erde betrug Ende 1913 1 104 217 km (1 081 488 km im Vorjahre). Die Bautätigkeit ist im Jahre 1913 wegen der ungünstigen allgemeinen Wirtschaftslage und der politischen Beklemmungen etwas zurückgegangen. Der größte Teil des Zuwachses entfällt wiederum auf Amerika mit rund 16 000 (16 400) km. Das europäische Eisenbahnnetz hat sich um rund 3600 (3700) km vergrößert, das asiatische um 900 (2200)[1]) km, das afrikanische um 1600 (2200) km und das australische um 600 (2400) km. Die deutschen Schutzgebiete in Afrika zeigen eine Vermehrung von 309 (410) km.

In der Reihenfolge der Größe des Eisenbahnbesitzes der einzelnen Weltteile hat sich im Jahre 1913 nichts geändert. Amerika steht mit 570 108 (554 124) km wieder an der Spitze. Das Eisenbahnnetz Europas hat einen

[1]) Die Länge der im russisch-asiatischen Gebiete gelegenen Eisenbahnen ist nach neueren Ermittelungen im Vorjahr um rund 1480 km zu hoch angegeben worden. Über ihre wirkliche Länge ist auch jetzt noch keine unbedingt zuverlässige Auskunft aus der russischen Statistik zu erhalten.

Digitized by Google

Umfang von 346 235 (342 624) km; es folgen Asien mit 108 147 (107 230) km, Afrika mit 44 309 (42 707) km und Australien mit 35 418 (34 803) km. Der Anteil der am besten mit Eisenbahnen ausgestatteten Staaten ergibt sich aus der folgenden Zusammenstellung.

Es besaßen an Eisenbahnlänge	Ende 1912 km	Ende 1913 km
die Vereinigten Staaten von Amerika	402 887	410 918
das Deutsche Reich	62 734	63 730
davon Preußen Ende 1912 ... 37 698 km		
- 1913 ... 38 031 -		
das europäische Rußland	62 198	62 198
Britisch Ostindien	53 876	55 761
Frankreich	50 232	51 188
Canada	43 004	47 150
Österreich-Ungarn	45 823	46 195
Großbritannien und Irland	37 678	37 717
Argentinien	33 215	33 215
Mexiko	25 492	25 492
Brasilien	22 287	24 985
Italien	17 420	17 634
das asiatische Rußland	15 910	15 910
Spanien	15 350	15 350.
Schweden	14 272	14 491
Japan, einschließlich Korea	10 986	10 986.

Die übrigen Staaten besitzen weniger als 10 000 km Eisenbahnen.

Im Verhältnis zur Größe des Landes hat Belgien das dichteste Bahnnetz; auf 100 qkm Flächeninhalt kommen 29,9 km Eisenbahnen. Für Europa stellt sich der Durchschnitt auf 3,5 km. In den übrigen Erdteilen ist der Durchschnitt wesentlich niedriger. Die meisten Eisenbahnen im Verhältnis zur Bevölkerung hat die Kolonie Westaustralien, wo auf 10 000 Einwohner 116,9 km kommen. Auch bei den anderen australischen Kolonien ist das Verhältnis sehr günstig, weil ihre Bevölkerung sehr dünn ist. Unter den europäischen Staaten nimmt in dieser Beziehung Schweden mit 26,5 km den ersten Platz ein. Wie sich im einzelnen in Europa die Eisenbahnlänge zur Flächengröße und zur Bevölkerungszahl verhält, zeigt die Übersicht S. 311.

Rechnet man in Deutschland zu dem Bestand an Eisenbahnen Ende 1913 die im Betriebe befindlichen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hinzu, so ergeben sich folgende Zahlen:

in Preußen ..... 38 031 + 10 262 = 48 293 km,
- Deutschland ..... 63 730 + 10 900 = 74 630 - .

Danach trifft Ende 1913 auf je

	100 qkm	10 000 Einwohner
in Preußen eine Bahnlänge von...	13,8 (statt 10,9) km,	11,6 (statt 9,2) km,
in Deutschland eine Bahnlänge von	13,8 (statt 11,8) - ,	11,1 (statt 9,5) - .

Die Anlagekosten berechnet das »Archiv für Eisenbahnwesen« im Durchschnitt für 1 km in Europa auf rund 328 000 (323 000) ℳ, in den übrigen

Digitized by Google

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Flächengröße und zur Bevölkerungszahl.

Staaten	Flächengröße rund qkm	Bevölkerungszahl rund	Ende 1913 trifft auf je: 100 qkm — eine Bahnlänge von km	Ende 1913 trifft auf je: 10000 Einwohner — eine Bahnlänge von km
Deutschland:				
Preußen	348 700	41 550 000	10,9	9,1
Bayern	75 900	7 062 000	11,3	12,1
Sachsen	15 000	4 936 000	21,2	6,5
Württemberg	19 500	2 505 000	11,1	8,8
Baden	15 100	2 209 000	15,9	10,8
Elsaß-Lothringen	14 500	1 907 000	14,5	11,0
Übrige deutsche Staaten	52 100	6 809 000	14,0	10,7
zusammen Deutschland	540 800	66 978 000	11,8	9,5
Österreich-Ungarn	676 500	51 018 000	6,8	9,0
Großbritannien	314 000	45 472 000	12,0	8,3
Frankreich	536 400	39 252 000	9,5	13,0
Europäisches Rußland	5 390 000	128 171 000	1,2	4,8
Italien	286 600	34 270 000	6,1	5,1
Belgien	29 500	7 386 000	29,9	11,9
Luxemburg	2 600	246 000	20,2	21,3
Niederlande	33 100	5 825 000	9,8	5,6
Schweiz	41 400	3 559 000	11,7	13,7
Spanien	496 900	18 618 000	3,1	8,2
Portugal	92 600	5 429 000	3,2	5,5
Dänemark	38 500	2 589 000	9,8	14,6
Norwegen	322 300	2 350 000	1,0	13,2
Schweden	447 900	5 476 000	3,2	26,5
Serbien	48 300	2 821 000	2,1	3,6
Rumänien	131 300	6 860 000	2,9	5,5
Griechenland	64 700	2 632 000	2,5	6,1
Bulgarien	96 300	4 253 000	2,0	4,5
Europäische Türkei	169 300	6 130 000	1,2	3,1
Malta, Jersey, Man	1 100	372 000	10,0	3,0
zusammen Europa	9 760 100	439 707 000	3,5	7,9

Digitized by Google

Das Verhältnis der Gesamtlänge der Eisenbahnen zur Länge der Staatsbahnen.

Länder	Die Länge der Eisenbahnen		davon Staatsbahnen	
	1912 km	1913 km	1912 km	1913 km
Europa.				
Deutschland	62 734	63 730	58 298	58 933
Österreich-Ungarn	45 823	46 195	37 033	37 727
Großbritannien	37 678	37 717	—	—
Frankreich	50 232	51 188	8 941	9 028
Rußland, europäisches	62 198	62 198	39 397	39 531
Italien	17 420	17 634	14 369	14 629
Belgien	8 660	8 814	4 330	4 354
Luxemburg	525	525	197	197
Niederlande	3 194	3 256	1 773	1 792
Schweiz	4 818	4 863	2 738	2 738
Spanien	15 350	15 350	—	—
Portugal	2 983	2 983	1 120	1 148
Dänemark	3 771	3 771	1 959	1 959
Norwegen	3 092	3 092	2 631	2 631
Schweden	14 272	14 491	4 453	4 610
Serbien	936	1 021	574	1 021
Rumänien	3 607	3 763	3 493	3 549
Griechenland	1 609	1 609	—	—
Bulgarien	1 928	1 931	1 928	1 931
Türkei, europäische	1 684	1 994	—	—
Malta, Jersey, Man	110	110	—	—
zusammen	342 624	346 235	183 234	185 778.
Die anderen Erdteile.				
Amerika	554 124	570 108	35 812	45 158
Asien	107 230	108 147	70 627	70 870
Afrika	42 707	44 309	25 522	26 503
Australien	34 803	35 418	30 518	32 834
alle Erdteile zusammen	1 081 488	1 104 217	345 713	361 143.

Digitized by Google

Erdteilen auf rund 184 000 ℳ. Unter Zugrundelegung dieser Durchschnittszahlen belaufen sich die Anlagekosten aller vorhandenen Eisenbahnen in Europa auf 113 565 080 000 (110 667 552 000) ℳ, in den übrigen Erdteilen auf 139 468 688 000 (135 950 976 000) ℳ, so daß die Anlagekosten aller Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1913 auf rund 253 (246 2/3) Milliarden Mark geschätzt werden können.

Wie in den letztverflossenen Jahren ist auch für 1913 der Versuch gemacht worden, das Verhältnis der Länge der Staatsbahnen zu der der Privatbahnen in Zahlen darzustellen. Grundsätzlich sind als Staatsbahnen alle Eisenbahnen gerechnet worden, die im Eigentume des Staates stehen, einerlei ob sie vom Staate oder von einem Privatunternehmen betrieben werden. Hiernach waren 1913 von 1 104 217 (1 081 488) km Eisenbahnen 361 143 (345 713) km Staatsbahnen. Während sich also das Eisenbahnnetz der Erde gegen das Vorjahr um 22 729 km vermehrt hat, ist bei den Staatsbahnen eine Steigerung von 15 430 km eingetreten. Wie das Verhältnis im einzelnen ist, zeigt die Übersicht S. 312.

Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1914[1].

Der Krieg hat den schweizerischen Telegraphen- und Fernsprechverkehr nicht in dem Maße vermindert, wie anfänglich zu erwarten war. Der Grund liegt hauptsächlich darin, daß die Briefbeförderung seit dem Kriegsausbruche wesentlich eingeschränkt werden mußte, und daß infolgedessen die Nachrichtenübermittelung mehr als sonst auf den telegraphischen Weg angewiesen war. Ganz besonders trifft dies für den Verkehr mit dem Auslande zu. Von Einfluß war ferner die Landesausstellung, für den Telegraphenverkehr außerdem namentlich die zeitweilige Sperrung des Fernsprechverkehrs im Inland und die dauernde Sperrung dieses Verkehrs mit dem Auslande seit Anfang August 1914 aus Gründen der Landesverteidigung.

Das Rechnungsergebnis der Telegraphen- und Telephonverwaltung stellt sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	1913	1914
Einnahmen	21 182 715 Fr.	23 314 102 Fr.
Ausgaben	20 016 955 -	20 509 154 -
Überschuß	1 165 760 Fr.	2 804 948 Fr.

Unter Berücksichtigung der Übertragungen und Nachtragsbewilligungen zu Lasten der Betriebsrechnung schließt die Rechnung um 2 990 407 Fr. günstiger ab als der Voranschlag. Von dem Einnahmeüberschuß entfallen 1 825 549 Fr. auf den Telegraphenbetrieb und 979 399 Fr. auf den Fernsprechbetrieb. Dieses scheinbar außerordentlich günstige Ergebnis entspricht jedoch nicht der Wirklichkeit. Der Rechnungsüberschuß ist vielmehr die Folge rechnerischer Verschiebungen — namentlich in der Abrechnung mit dem Auslande —, die ihren Grund zum Teil in den durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnissen, zum Teil in der Unzulänglichkeit der jetzigen

[1] Nach dem Berichte der eidgenössischen Telegraphen- und Telephonverwaltung über ihre Geschäftsführung im Jahre 1914.

Digitized by Google

Rechnungsgrundlagen haben. Der letzte Mangel wird durch die für Anfang 1916 geplante Einführung einer neuen, mehr nach kaufmännischen Grundsätzen angelegten Buchhaltung beseitigt werden.

Der gesamte Telegrammverkehr mit 6 326 588 Telegrammen zeigt gegenüber dem Vorjahre (6 140 526) eine Vermehrung um 186 062 Stück, d. i. rund 3 v. H. (1913: weniger 2,5 v. H.). Im einzelnen ist der inländische Verkehr bei einer Gesamtzahl von 1 731 555 Telegrammen um rund 5,2 v. H. und der ausländische Verkehr bei einer Gesamtzahl von 3 550 285 Telegrammen um rund 11,5 v. H. gestiegen, dagegen der Durchgangsverkehr bei 1 044 748 Telegrammen um rund 20,2 v. H. gesunken. Die Zahl der dringenden Telegramme ist von 46 001 im Vorjahr auf 85 729 im Berichtsjahre gewachsen. Dem Inhalte nach waren von den Telegrammen:

	inländische		ausländische	
	1913	1914	1913	1914
Staatstelegramme	1,53 v. H.	2,51 v. H.	0,29 v. H.	1,00 v. H.
Börsennachrichten	1,89 -	1,81 -	8,73 -	6,92 -
Handelstelegramme	33,48 -	34,96 -	49,13 -	51,19 -
Telegramme in persönlichen Angelegenheiten	61,90 -	59,23 -	40,99 -	39,52 -
Zeitungsnachrichten	1,20 -	1,19 -	0,86 -	1,07 -

Der gebührenpflichtige Gesprächverkehr hat durchweg abgenommen; gezählt wurden 57 479 057 Orts- und 13 222 229 Ferngespräche. Das bedeutet dem Vorjahre gegenüber eine Verminderung um 1,95 v. H. der Ortsgespräche, 0,61 v. H. der inländischen Ferngespräche und 39,41 v. H. des Auslandverkehrs. Die Zahl der gebührenfreien Gespräche hat sich dagegen hauptsächlich wegen der überaus zahlreichen Gespräche in Heeresangelegenheiten verdoppelt. Die im Ausland angemeldeten Gespräche nach Orten in der Schweiz erreichten die Zahl von 292 919, gegenüber 482 644 im Vorjahre. Der Durchgangsverkehr weist 4 811 Gespräche auf. Die Nachtgespräche zu ermäßigten Gebühren, insgesamt 283 584 Stück, haben gegen das Vorjahr im inländischen Verkehr um 12 v. H. zugenommen, im ausländischen Verkehr um 46 v. H. abgenommen. Die Zahl der Fernsprechteilnehmer ist auf 82 549 gestiegen, sie hat sich gegen 1913 um 2 032 Teilnehmer, gleich 2,5 v. H., vermehrt. Die Einnahme an Gebühren für Fernsprechanschlüsse betrug 1914 5 563 189 Fr. gegen 5 335 133 Fr. im Jahre 1913. Von den im Berichtsjahre dem Betrieb übergebenen drei neuen Leitungen für den Fernverkehr ist besonders die Verbindung Berlin–Frankfurt (Main)–Mailand zu erwähnen.

Über die Länge der Linien und Leitungen geben folgende Zahlen Aufschluß.

Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung:

	oberirdische	unterirdische	zusammen
Telegraphenlinien	3 336,8 km	106,3 km	3 443,1 km
Fernsprechlinien	18 372,5 -	937,0 -	19 309,5 -
Gemischte Linien[1])	3 468,6 -	414,7 -	3 883,3 -
Bestand Ende 1914	25 177,9 km	1 458,0 km	26 635,9 km
- - 1913	24 895,3 -	1 387,1 -	26 282,4 -
Zunahme	282,6 km	70,9 km	353,5 km.

[1]) Gemischte Linien sind solche, die sowohl Telegraphen- als auch Fernsprechleitungen enthalten.

Digitized by Google

Die Länge der genehmigten Privatlinien betrug Ende 1914 1 784,3 km. Darin sind die Linien nicht enthalten, bei denen Starkstromleitungen und genehmigte Schwachstromleitungen auf gemeinsamen Gestängen geführt sind.

Leitungslänge des Telegraphennetzes:

	oberirdisch	unterirdisch	zusammen
Drahtlänge Ende 1914 ..	22 614,8 km	5 342,5 km	27 957,3 km
- - 1913 ..	21 993,9 -	4 837,0 -	26 830,9 -
Zunahme	620,9 km	505,5 km	1 126,4 km.

Der Grund der starken Zunahme liegt hauptsächlich darin, daß sowohl die neue, über Privatgebiet geführte Telegraphenlinie Basel–Boncourt als auch die ersetzte alte Linie auf Bahngebiet in dem angegebenen Bestand enthalten ist.

Die Zahl der Fernsprechnetze betrug Ende 1914 465 gegen 455 Ende 1913. Fernsprechteilnehmer waren vorhanden Ende 1914 82 549 mit 99 860 Sprechstellen gegen 80 517 mit 96 624 Sprechstellen Ende 1913. Bei den Orts-Fernsprechnetzen betrug die Drahtlänge:

	oberirdisch	unterirdisch	zusammen
Ende 1914.....	79 605,8 km	271 045,8 km	350 651,6 km
- 1913.....	77 655,7 -	258 763,3 -	336 419,0 -
Zunahme	1 950,1 km	12 282,5 km	14 232,6 km.

Von den Anschlußleitungen sind 77 078 = 94 v. H. Doppelleitungen; 66 257 = 80,8 v. H. sind unterirdisch geführt.

Bei den Leitungen für den Fernverkehr betrug

a) die Länge der Verbindungen:

	oberirdisch	unterirdisch	zusammen
Ende 1914	31 179,2 km	3 922,2 km	35 101,4 km
- 1913	28 746,4 -	3 859,8 -	32 606,2 -
Zunahme	2 432,8 km	62,4 km	2 495,2 km,

b) die Länge der Drähte:

	oberirdisch	unterirdisch	zusammen
Ende 1914	62 346,8 km	7 844,4 km	70 191,2 km
- 1913	57 379,8 -	7 720,0 -	65 099,8 -
Zunahme	4 967,0 km	124,4 km	5 091,4 km.

Mit Kabelanlagen sind 232 Ortschaften versehen. Die an den Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung geführten Schwachstromleitungen der Eisenbahnverwaltungen (Telegraphen-, Fernsprech- und Signalleitungen) hatten Ende 1914 eine Drahtlänge von 14 577 km.

Die für den Betrieb von Telegraphen- und Fernsprechapparaten, Läuteinrichtungen, elektrischen Uhren, Wasserstandsanzeigern usw. genehmigten Privatleitungen hatten Ende 1914 eine Drahtlänge von 8 193,3 km, d. s. 509 km mehr als 1913. Die Zahl der genehmigten funkentelegraphischen Privatanlagen ist im Berichtsjahr auf rund 130 gestiegen. Es handelt sich zum weitaus größten Teile um Empfangstellen zur Entgegennahme von Zeitsignalen. Da die drahtlose Nachrichtenübermittelung noch der gesetzlichen Regelung

Digitized by Google

bedarf, wurde die Genehmigung in jedem einzelnen Falle unter ausdrücklicher Wahrung aller Rechte und unter Vorbehalt des Widerrufs erteilt. Infolge der am 2. August 1914 vom Bundesrat erlassenen Verordnung über das Verbot der Herstellung und der Benutzung von Anlagen mit drahtloser Telegraphie sind die bis zu diesem Zeitpunkte genehmigten Anlagen mit Ausnahme einiger weniger, die rein wissenschaftlichen Zwecken dienen, aufgehoben worden.

Die Zahl der Telegraphen- und Fernsprechanstalten ist aus der folgenden Übersicht zu ersehen.

Telegraphenanstalten	Bestand Ende 1913	Zunahme	Bestand Ende 1914
Bureaus I. Klasse	32	1	33
- II. -	51	3	54
- III. -	1 229	3	1 232
Bahnbureaus	66	2	68
Fernsprechanstalten mit Telegraphendienst	937	3	940
	2 315	12	2 327
Aufgabebureaus	70	—	66
zusammen	2 385	8	2 393.

Fernsprechanstalten	Bestand Ende 1913	Zunahme	Abnahme	Bestand Ende 1914
Bureaus I. Klasse	12	1	—	13
- II. -	54	1	—	55
- III. -	389	8	—	397
Umschaltestellen	342	—	5	337
zusammen	797	5	—	802.

Die Zahl der im Dienste der Verwaltung stehenden Beamten betrug Ende 1914 6 528 Personen.

Dem Berichte des Internationalen Bureaus des Welt-Telegraphenvereins über seine Geschäftsführung im Jahre 1914 sind folgende Angaben entnommen.

Die Ausgaben beliefen sich auf 441 801 Fr., die Einnahmen auf 317 196 Fr., so daß von den Verwaltungen eine Mehrausgabe von 124 605 Fr. zu decken war. Dem Vereine gehören zur Zeit 48 Staaten an mit einem Flächenraume von 70 586 660 qkm und mit einer Bevölkerung von 1 069 041 687 Einwohnern. Von den Privat-Telegraphengesellschaften gehören 19 dem Verein an; 15 andere halten sich, ohne den Beitritt förmlich erklärt zu haben, im allgemeinen an die Bestimmungen des Dienstreglements und stehen mit dem

Digitized by Google

Internationalen Bureau in regelmäßigem Geschäftsverkehr. Eine weitere Gruppe von fünf Gesellschaften verkehrt mit dem Internationalen Bureau nur durch Vermittelung einer der erwähnten Gesellschaften.

Nach dem Berichte der radiotelegraphischen Abteilung waren in den dem internationalen Funkentelegraphenvertrage beigetretenen Staaten am Ende des Berichtsjahrs 5 277 Stationen vorhanden, und zwar 664 Land- und Küstenstationen und 4 613 Bordstationen.

Ein Urteil des Reichsgerichts über die Strafbarkeit von Telegraphenbeamten, die den nichtamtlich zu ihrer Kenntnis gekommenen Inhalt von Telegrammen rechtswidrig weiterverbreiten.

§ 355 des Reichs-Strafgesetzbuchs (Ges., betreffend Änderung des Strafgesetzbuchs, vom 19. Juni 1912 — Reichs-Gesetzbl. S. 395) bedroht mit Gefängnis »Telegraphenbeamte oder andere mit der Beaufsichtigung und Bedienung einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanstalt betraute Personen, welche die einer Telegraphenanstalt anvertrauten Depeschen verfälschen . . . oder von ihrem Inhalte Dritte rechtswidrig benachrichtigen . . .«. Das Reichsgericht hatte vor kurzem zu prüfen, ob für die Anwendbarkeit der Strafvorschrift erfordert wird, daß der Täter von dem rechtswidrig weiterverbreiteten Telegramm amtlich Kenntnis erhalten hat, oder ob es genügt, wenn ihm die Eigenschaft als Telegraphenbeamter die Möglichkeit zu seinem rechtswidrigen Handeln verschafft hat. Wie dem unterm 27. März 1915 (Aktenzeichen I D. 160. 15) ergangenen Erkenntnisse zu entnehmen ist, hat sich das Reichsgericht für die zuletzt bezeichnete strengere Auffassung entschieden.

Der der Verurteilung zugrunde liegende Tatbestand ergibt sich nicht im vollen Umfang aus dem Urteile. Nur so viel ist aus den Entscheidungsgründen zu ersehen, daß der unter Anklage gestellte Beamte, Postsekretär H. vom Telegraphenamt in N., sich mittels Fernsprechers an einen ihm bekannten, unermittelt gebliebenen Beamten des Telegraphenamts gewendet hatte, um von dem Ergebnis einer Wahl Kenntnis zu erhalten, ferner daß der Angeklagte tatsächlich auf diesem Wege das Wahlergebnis aus einem an die N.er Zeitungsverleger gerichteten Telegramm erfahren und es demnächst an einen Dritten weitergegeben hat. Auf Grund dieser Tatsachen hatte die Strafkammer des Landgerichts in N. den H. gemäß § 355 StGB zu einer Gefängnisstrafe verurteilt. Die dagegen eingelegte Revision wurde, im wesentlichen mit folgender Begründung, verworfen.

Ob der vom Verteidiger an die Spitze der Ausführungen zur sachlichen Beschwerde gestellte Satz richtig ist, daß § 355 StGB nur anwendbar sei, wenn Telegraphenbeamte und ihnen gleichgestellte Personen Tatsachen weitergeben, die sie gerade aus der Telegraphenanstalt erfahren haben, bei der sie angestellt sind, bedarf hier keiner Entscheidung, da, wenn ein solches im Gesetze selbst nicht niedergeschriebenes Tatbestandsmerkmal des nach § 355 strafbaren Vergehens bestände, es jedenfalls nach den Feststellungen der Strafkammer, die anscheinend von derselben Auffassung ausgeht wie der Verteidiger, hier gegeben wäre. Unrichtig bezeichnet der Verteidiger aber

Digitized by Google

als weiteres Erfordernis für die Anwendbarkeit des § 355 StGB, daß der Täter in amtlicher Eigenschaft und auf amtlichem Wege von der Tatsache Kenntnis erhalten hat, die er rechtswidrig Dritten mitgeteilt hat. Die Strafkammer ist möglicherweise auch hier derselben Ansicht gewesen, doch sind in dieser Beziehung ihre Ausführungen nicht klar, und der Nachweis, daß der Angeklagte amtlich von dem in Frage stehenden Telegramme Kenntnis erhalten hätte, ist jedenfalls nicht geführt. Es kommt aber darauf auch gar nicht an. Durch § 355 StGB sind mit Strafe bedroht u. a. »Telegraphenbeamte, welche von dem Inhalte der einer Telegraphenanstalt anvertrauten Depesche Dritte rechtswidrig benachrichtigen«. Davon, daß nur dann die Weitergabe des Inhalts eines Telegramms an Dritte strafbar wäre, wenn der Täter ihn in amtlicher Eigenschaft und auf amtlichem Wege erfahren hätte, sagt das Gesetz nichts, und für eine derartige einschränkende Auslegung liegt keinerlei Grund vor. Wie § 354 das Postgeheimnis, soll § 355 StGB das Telegraphengeheimnis sichern, dessen Unverletzlichkeit gesetzlich gewährleistet ist. Eine Verletzung droht dem Telegraphengeheimnis im wesentlichen oder überhaupt nur von den im Gesetze benannten Personen, die die Möglichkeit haben, vom Inhalte des einer Telegraphenanstalt anvertrauten Telegramms Kenntnis zu nehmen, von diesen aber nicht nur dann, wenn sie in Erfüllung ihrer Amtspflicht oder vermöge ihres Amtes von dem Inhalte eines Telegramms Kenntnis erhalten, sondern stets dann, wenn sie solche Kenntnis haben, ganz gleich, wie sie sie erlangt haben. Daraus ist zu erklären, daß die Strafdrohung sich nur gegen die im Gesetze bezeichneten Personen richtet, aber keineswegs zu folgern, daß diese Personen nur dann strafbar sein sollen, wenn sie die amtlich erlangte Kenntnis des Inhalts eines Telegramms zur Mitteilung an Dritte mißbrauchen. Die Annahme, daß nur die Personen, die amtlich mit dem Telegramme befaßt sind, von seinem Inhalte Kenntnis nehmen können, und daß es deshalb nur diesen gegenüber einer Strafdrohung bedürfe, um das Telegraphengeheimnis zu sichern, kann nach der Einrichtung der Telegraphenanstalten dem Gesetze nicht zugrunde liegen. Denn danach kann vielleicht verhindert werden, daß fremde, bei der Anstalt nicht angestellte Personen etwas von den ihr anvertrauten Telegrammen erfahren, nicht aber, und namentlich nicht bei größeren Anstalten mit zahlreichen Angestellten, daß Angestellte der Anstalt auch von solchen Telegrammen, mit denen sie amtlich nicht befaßt werden, Kenntnis nehmen. Hat aber ein Angestellter solche Kenntnis erlangt, so kann er sie zur Verletzung des Telegraphengeheimnisses mißbrauchen, ganz gleich, ob er sie unbefugt oder vermöge seines Amtes erlangt hat. Für die, denen an der Wahrung des Telegraphengeheimnisses gelegen ist, nämlich den Absender und den Empfänger des Telegramms und den Staat, der die Wahrung versprochen hat, ist es ganz gleich, wie der, der den Inhalt des Telegramms verrät, ihn erfahren hat. Nach dem Zwecke des Gesetzes kann deshalb unmöglich darauf etwas ankommen, wie der Verräter Kenntnis vom Inhalte des Telegramms erlangt hat. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb der Beamte, der sich die Kenntnis des Inhalts eines Telegramms unbefugt, vielleicht gegen ausdrückliche Vorschriften und selbst strafbarerweise verschafft, gerade deshalb wegen des Verrats nicht sollte bestraft werden können, während sein Tun nicht minder dem Zwecke des Gesetzes zuwiderläuft und nicht minder verwerflich ist als der Verrat des Beamten, der auf gesetzlichem Wege von dem Telegramme Kenntnis erhalten hat. Das wäre aber die unabweisbare Folge, wenn nur der mit dem Telegramm amtlich befaßte Beamte unter der Strafdrohung des § 355 StGB stände. Daß für die Aufstellung des Verteidigers daraus nichts zu entnehmen ist, daß die Strafdrohung sich im Abschnitte

Digitized by Google

des Strafgesetzbuchs »Verbrechen und Vergehen im Amte« befindet, ist für die gleichartige, zur Sicherung des Briefgeheimnisses bestimmte Vorschrift des § 354 StGB in Entsch. in Strafs. Bd. 37 S. 40 bereits nachgewiesen. Die Gründe, aus denen dort angenommen worden ist, daß zur Bestrafung aus § 354 StGB eine besondere dienstliche Befassung des Täters mit dem Briefe nicht erforderlich sei, müssen für die Anwendbarkeit des § 355 zur entsprechenden Annahme führen, daß der Täter mit dem Telegramme nicht amtlich befaßt gewesen zu sein braucht. Wenn dort für das Gebiet des § 354 StGB gefordert wird, daß dem Täter als Postbeamten die physische Möglichkeit geboten gewesen sein muß, über den Brief zu verfügen, und das entsprechende Erfordernis auch für die Anwendung des § 355 aufzustellen ist, so ist im vorliegenden Falle auch dem genügt. Denn dieses Erfordernis besagt nur, daß die Eigenschaft als Telegraphenbeamter dem Täter die Möglichkeit gewährt haben muß, vom Inhalte des Telegramms Kenntnis zu erhalten, und das trifft hier zu. Das Urteil stellt fest, daß der Angeklagte die von ihm verlangte Auskunft über den Inhalt des Telegramms, die der Dienst nicht erfordert habe, in seiner Eigenschaft als Mitglied des Telegraphenamts erhalten habe. Daraus ergibt sich, daß er die Auskunft nicht erhalten und den Inhalt des Telegramms nicht erfahren hätte, wenn er nicht Telegraphenbeamter gewesen wäre, und damit ist der Zusammenhang der Kenntnisnahme mit seiner Eigenschaft als Telegraphenbeamter nachgewiesen. Wenn der Verteidiger ausführt, daß der Angeklagte lediglich als neugieriger Amtsgenosse die Auskunft über den Inhalt des Telegramms erlangt habe, so bestätigt er nur, daß die Eigenschaft als Telegraphenbeamter dem Angeklagten möglich gemacht hat sich Kenntnis vom Inhalte des Telegramms zu verschaffen. Daß er insofern, als ihm der gefällige Amtsgenosse die gewünschte Mitteilung vom Inhalte des Telegramms gemacht hat, als Dritter im Sinne des § 355 StGB anzusehen ist, ist richtig, doch folgt daraus nicht, daß er nicht Täter des dort unter Strafe gestellten Vergehens sein könnte. Der Verteidiger schließt das daraus, daß nur derjenige Täter sein könne, der amtlich mit dem Telegramme befaßt war und dadurch dessen Inhalt erfahren hat. Das ist, wie dargelegt, nicht richtig und damit entfällt auch der vom Verteidiger gezogene Schluß. Dritter im Sinne des § 355 StGB ist nicht, wie der Verteidiger meint, jeder, der nicht amtlich mit der Beförderung des Telegramms befaßt war, sondern der, für den das Telegramm fremde Angelegenheit und sein Inhalt fremdes Geheimnis ist, im Gegensatze zum Absender und namentlich zum Empfänger. Treffen, wie hier, auf einen solchen Dritten die Voraussetzungen des § 355 StGB zu, so ist er auch danach zu bestrafen, da, wie ausgeführt, es darauf nicht ankommt, wie der Täter sich die Kenntnis vom Inhalte des Telegramms verschafft hat, also auch nicht darauf, ob er selbst von einem anderen Beamten auf seine Veranlassung vom Inhalte rechtswidrig benachrichtigt worden ist.

Auch die Ausführungen, die der Verteidiger zur inneren Tatseite macht, beruhen im wesentlichen auf seiner bereits gekennzeichneten irrigen Auslegung des § 355 StGB. Ist zu dessen Anwendbarkeit nicht erforderlich, daß der Täter amtlich Kenntnis vom Inhalte des Telegramms erhalten hat, so kann auch nicht für den Vorsatz erfordert werden, daß er sich jenes angeblichen Tatbestandsmerkmals, noch weniger, daß er sich der Strafbarkeit seiner unberechtigten Weitergabe der ihm von einem anderen Beamten gewordenen Mitteilung bewußt gewesen ist. Notwendig war allerdings zur Verurteilung die Feststellung, daß er sich der Rechtswidrigkeit der Weitergabe bewußt gewesen ist; diese Feststellung ist aber im Urteil ausdrücklich getroffen. Unerheblich ist, ob die Kenntnis der Nachricht, die den Inhalt des Telegramms

Digitized by Google

bildete, für die Allgemeinheit bestimmt war. Denn das Telegramm war nicht an die Allgemeinheit gerichtet und konnte das nicht sein, sondern es war an die N.er Zeitungsverleger gerichtet. Diese konnten es in die Öffentlichkeit bringen, und der Angeklagte durfte vielleicht auch annehmen, daß sie das tun würden. Das berechtigte ihn aber nicht, einen Dritten, wie geschehen, vom Inhalte des Telegramms zu benachrichtigen, und nötigt keineswegs zu der Annahme, daß er sich für dazu berechtigt gehalten habe. Deshalb können daraus Bedenken gegen die Feststellung, daß sich der Angeklagte der Rechtswidrigkeit der Mitteilung bewußt gewesen ist, nicht entnommen werden.

SCHRIFTWERKE.

Antike Technik. Sechs Vorträge von Hermann Diels. Mit 50 Abbildungen und 9 Tafeln. 140 Seiten. Geh. ℳ 3,60; geb. ℳ 4,40. 1914. Verlag B. G. Teubner, Leipzig und Berlin.

Im Gegensatze zu der herkömmlichen Anschauung, die sich das formenschöne, auf künstlerischem und geistigem Gebiete hochstehende griechische Altertum in technischer Hinsicht wenig entwickelt vorstellt, entwirft der Verfasser vom gewerblichen Leben jener Zeit ein Bild, das bemerkenswerte technische Fortschritte zeigt, die überdies vielfach als Vorläufer unserer neuzeitigen technischen Erfindungen gelten können. Das Altertum ist eben auch in seinem technischen Streben mit unserer heutigen Welt viel enger verknüpft als die dazwischen liegende Zeit des Mittelalters. Die zahllosen Fäden dieser Art bloßzulegen, die die alte und die neue Welt verknüpfen, ist nach den Worten des Verfassers der Zweck des Buches. So hebt er im ersten Vortrage die befruchtende Wechselwirkung hervor, die — wie heutzutage — schon im Altertume zwischen Wissenschaft und Technik bestand und sich u. a. in der einen hohen Stand der technisch-mathematischen Bildung jener Zeit verratenden Durchtunnelung des Berges Kastro auf Samos kundtat, ferner in den Wurfgeschützen, deren Kalibergrößen nach einer von Philon übermittelten mathematischen Formel berechnet wurden, in den bei den deutschen Ausgrabungen in Milet gefundenen Stockkalendern, die den Auf- und Untergang der Sterne, das Wetter u. a. anzeigten, in den zweckdienlichen chirurgischen Geräten, in den Wasser-, Sand- und Weckeruhren, Flaschenzügen usw. In den folgenden Vorträgen werden die Türen und ihr Verschluß mit Riegel, Riemen und Schlüssel, die Dampfkugel, der Wegemesser und der Weihwasserautomat von Heron, die Einrichtungen für die Versendung von geheimen Botschaften, für die Übermittelung von Nachrichten mittels des Feuerzeichen- und Wassertelegraphen, darunter auch des Buchstabentelegraphen von Kleoxenos und Demokleitos, die Wurfmaschinen und sonstigen Geschütze eingehend beschrieben. Der letzte Vortrag ist der Chemie gewidmet und behandelt die teils zu Fälschungen, teils zu gewerblichen Zwecken dienenden priesterlichen Künste der Herstellung von Metallegierungen, von Perlen, Edelsteinen und Farbstoffen.

Die anschauliche und lebendige, dabei warm empfundene Schilderung wird jeden aufmerksamen Leser einnehmen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 11. BERLIN, NOVEMBER. **1915.**

INHALT: Die Organisation der Post im Weltkriege, S. 321. — Die Postverträge zwischen Lübeck und Taxis im 19. Jahrhundert und der Übergang des Taxisschen Postamts an die Lübecker Stadtpostverwaltung, S. 334. — Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrhunderts, S. 344. — Der Ausbau des schwedischen Eisenbahnnetzes, S. 349.

Kleine Mitteilungen: Die Wasserkraft in Preußen und in den benachbarten Staatsgebieten, S. 351. — Eine Änderung der Zugbeleuchtung, S. 352.

Die Organisation der Post im Weltkriege.

Unter dieser Überschrift bringt die Septembernummer (29) der Zeitschrift »Große Zeit« (Ullstein-Verlag Berlin, Preis 30 Pf.) einen durch Bilder aus dem Feldpostbetriebe verdeutlichten Aufsatz des Geheimen Postrats Grosse, dem wir folgendes entnehmen.

Über die Post wird zu keiner Zeit so viel auf einmal gesprochen und geschrieben wie nach dem Ausbruch eines Krieges. Während noch die Truppen mit Hilfe ununterbrochen rollender Eisenbahnzüge sich an den Landesgrenzen versammeln, setzen sich bereits ungezählte Federn daheim in Bewegung, um ihnen die ersten Feldpostbriefe zu senden. Und kaum sind diese dem heimischen Briefkasten anvertraut, so beginnt der Absender bereits die Tage zu zählen, wann die Antwort wohl eingehen könnte. Aber er wartet vergeblich. Der Unwille darüber wächst in dieser so besonders bewegten Zeit, wo die Nerven dauernd schwingen, bald ins große, zumal da niemand sich erinnern kann, einen solchen Zustand der Ungewißheit jemals erlebt zu haben. Auch vermag man sich die Ursache nicht zu erklären. Man sieht, wie pünktlich die Eisenbahn für das Heer arbeitet, und fragt sich: Weshalb kann die Post dies nicht auch? Hat sie im Frieden nur der Gegenwart gelebt und versäumt, rechtzeitig ihre Einrichtungen auch den Anforderungen, die ein Krieg stellt, anzupassen? Das sind Ein- und Vorwürfe, die nach dem Ausbruch unseres großen Krieges vielfach erhoben worden sind, und denen man bei recht gescheiten Leuten noch jetzt begegnen kann. »Die Organisation der Post«, heißt es, »hat damals versagt.« Niemand kennt, von der Postbehörde ganz abgesehen, die Unhaltbarkeit dieser Ansicht besser als die Eisenbahn- und die Heeresverwaltung. Die Voraussetzung für eine regelmäßige Postbeförderung, wie wir sie im Frieden als etwas Selbstverständliches gewohnt sind, bildet ein bis ins kleinste geordnetes engmaschiges Postennetz, dessen Teile ununterbrochen mit nahezu vollkommener Sicherheit ineinandergreifen. Vor dem Kriege verkehrten auf den Hauptmaschen dieses Netzes in Deutschland täglich

Digitized by Google

21 000 Eisenbahnpostzüge. Sie wurden durch mehr als 17 000 Posten auf Landwegen ergänzt. All das brach bei der Mobilmachung mit einem Schlage zusammen. Die Eisenbahn hob ihren gesamten Personen- und Güterzugfahrplan auf und stellte ihren Betrieb bis auf weiteres in den Dienst der Heeresverwaltung. Noch viel trüber war es in der ersten Zeit des Krieges bei dem raschen Vorrücken unserer Truppen um die Beförderung der Post in Feindesland bestellt. Die schwerbeladenen Bahnpostwagen kamen bei der außerordentlichen Überlastung der Eisenbahnlinien mit eiligen Militärbeförderungen zeitweilig überhaupt nicht oder nur mit großer Verzögerung vorwärts. Daß es kein Mittel gibt, durch Vorbereitungen im Frieden Abhilfe dagegen zu schaffen, wird auch der größte Zweifler bejahen müssen. So bleibt noch die Frage offen: Hat die Post den bei Beginn eines Krieges in der Heimat eintretenden Zusammenbruch ihres Beförderungsdienstes nicht vorausgesehen und rechtzeitig eine andere Regelung vorbereitet? Tatsächlich ist in dieser Hinsicht nichts versäumt worden. Die Postbehörde hielt schon in den Friedensjahren sich dauernd darüber unterrichtet, wie die heimischen Eisenbahnlinien im Falle eines Krieges anderweit befahren werden, und hatte alle überhaupt vorgesehenen Militärzüge für Postbeförderungen mitbelegt. Mehr konnte sie nicht tun. Denn andere Beförderungsmittel auf den in Betracht kommenden langen Strecken gab es nicht. Die Militärzüge wiederum, die nach Eintritt der Mobilmachung an die Stelle der Schnell-, Eil-, Personen- und Güterzüge traten, waren diesen gegenüber ziffermäßig ganz bedeutend in der Minderheit und fuhren außerdem drei- bis viermal so lange wie ein Schnellzug. So mußte die Postbeförderung in eine sehr verhängnisvolle Lage kommen. Dieses Schicksal hat sie bisher zu Anfang jedes Krieges ereilt und wird ihr nach menschlichem Ermessen auch künftig nicht erspart bleiben. Von dem Grade der planmäßigen Entwicklung der Post eines Landes hängt es ab, ob das zunächst eintretende »Versagen« nur einen Übergang bildet, oder ob es lange Zeit hindurch anhält. Nur im letzten Falle kann man mit Recht der Postverwaltung vorwerfen, daß ihr Gefüge sich den Anforderungen des Krieges nicht gewachsen gezeigt habe. Die Bevölkerung freilich, der eine richtige Vorstellung von den außerordentlichen Schwierigkeiten des Postbetriebs im Kriege zumeist abgeht und wohl auch nicht eigen sein kann, ist nicht geneigt, ein auch nur vorübergehendes Versagen als etwas Unvermeidliches anzusehen und ihr Urteil über die Post danach von vornherein einzustellen. Ihre Unzufriedenheit mit dem, was geschehen, findet in Beschwerden Ausdruck, die an Gerechtigkeit oft viel oder alles, aber nichts an Deutlichkeit übrig lassen, und die auch nach Eintritt eines geregelten Feldpostbetriebs in der Erinnerung nur ganz allmählich verschwinden, entsprechend dem bekannten Erfahrungsatze, daß der erste Eindruck am längsten haftet.

Die Einrichtungen der Post im Kriege haben eine Vorgeschichte. Es sind jetzt zwei Jahrhunderte her, daß das erste preußische Feldpostamt in Wirksamkeit trat, nämlich in dem Kriege König Friedrich Wilhelms I. von Preußen gegen Schweden, der ihm Vorpommern einbrachte. Wie es seitdem Grundsatz geblieben ist, marschierte die preußische Feldpost von 1715, die eins der ersten Unternehmen dieser Art war, beim Heere mit. Ihre Verbindung mit der heimischen Post besorgten Reitposten. Bis dahin hatten lediglich berittene Soldaten, ohne daß sich eine förmliche Feldpostanstalt bei der Truppe befand, deren Postverkehr nach und von der Heimat vermittelt, ein Verfahren, das im Dreißigjährigen Kriege durch die Schweden aufgekommen war, als sie in den von ihnen besetzten Teilen Deutschlands Kriegshandlungen vornahmen. Den für diese Postritte verwandten schwedischen Dragonern gab der Volksmund eine Bezeichnung, die späterhin scherzweise auf die Postbeamten ausgedehnt wurde, und die sich bis auf die Gegenwart erhalten hat, nämlich »Postschweden«.

Digitized by Google

Die Kriege Friedrichs des Großen stellten die junge preußische Feldpost vor größere Aufgaben; es kam Planmäßigkeit in ihren Bau. Vor Ausbruch der Befreiungskriege hatte das General-Postamt in Berlin in mehrjähriger Friedensarbeit, unterstützt von Gneisenau, für das preußische Feldpostwesen neue Richtlinien geschaffen und danach alles so vorbereitet, daß die ganze Feldposteinrichtung im Frühjahr 1813 fix und fertig dastand. Die Grundlage der Gliederung bildete die Zuteilung eines Feldpostamts zu jedem Armeekorps und einer kleineren Feldpostanstalt (Feldpostexpedition) zu jeder Truppenbrigade (Division), ein Aufbau, der bis auf die Gegenwart beibehalten worden ist und an dem sich auch künftig wohl kaum etwas ändern wird, da gewichtige militärische Rücksichten, nämlich die Sorge für die größtmögliche Beweglichkeit der Truppe, der Ausstattung auch der niederen Truppeneinheiten mit Feldpostanstalten entgegenstehen. Während der Befreiungskriege leistete übrigens die Fürstlich Thurn- und Taxissche Postverwaltung wertvolle Dienste dadurch, daß sie auf dem französisch-belgischen Kriegschauplatze zwischen den verbündeten Heeren und bis an das linke Rheinufer heran ein Netz von Postverbindungen schuf, das zugleich dem öffentlichen Verkehr zugänglich gemacht wurde, da sich das französische Postwesen in einem trostlosen Zustande befand. War der Wirkungskreis der preußischen Feldpost bei den militärischen Unternehmungen der Jahre 1848 und 1851 (erster dänischer Krieg, badischer Aufstand) ohne Bedeutung gewesen, so gestaltete er sich im zweiten dänischen Kriege (1864) sowie 1866 um so umfangreicher. All das stand wieder weit hinter dem zurück, was der Krieg von 1870/71 der aus der Feldpost des Norddeutschen Bundes und der von Bayern, Württemberg und Baden sich zusammensetzenden deutschen Feldpost an Aufgaben zuwies. Sie wußte sie in einer Weise zu lösen, die ihr die Anerkennung des ganzen Vaterlandes eintrug, und die auch durch den ziffermäßigen Umfang ihrer Leistungen (104 Millionen Feldpostbriefe bei einem Feldpostpersonal von 2 140 Köpfen) bei weitem das übertraf, was bis dahin in irgend einem Kriege von der Feldpost bewältigt worden war. Vor Ausbruch des Weltkriegs hatte die deutsche Feldpost seit 1871 zweimal Gelegenheit, sich zu betätigen, und zwar auf außereuropäischen Kriegschauplätzen und unter zum Teil sehr schwierigen Verhältnissen: im China-Feldzuge 1900/01, ferner 1904/06 während des Herero-Feldzugs in Deutsch Südwestafrika. Die Feldpost leistete hierbei ihr möglichstes. Das wurde auch von militärischer Seite um so mehr anerkannt, als ihr bis dahin irgendwelche Erfahrungen bei überseeischen Unternehmungen gefehlt hatten.

Bevor im Postbetriebe der Massenbriefverkehr in die Erscheinung trat, also bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts, hatten die heimischen Postämter die bei ihnen nach dem Felde aufgelieferte Post den einzelnen Feldpostanstalten unmittelbar übersandt, so daß jedes heimische Postamt mit jeder Feldpostanstalt verkehrte. Im Kriege 1864 wurden erstmalig auf heimischem Boden ergänzende Einrichtungen zum Feldpostbetrieb in Gestalt der »Feldpostsammelstellen« geschaffen, auf die die heimischen Postanstalten die aufgelieferte Feldpost leiteten, und von wo aus dann die Sendungen den Feldpostanstalten zugingen. An die Stelle ungezählter, zum Teil wenig umfangreicher Einzelposten traten jetzt ungleich inhaltsreichere, aber ziffermäßig beschränkte Versande, deren Sendungen bei der nur geringen Zahl der Postsammelstellen — 1870/71 waren es 7, im jetzigen Kriege sind es 23 — in weitem Umfange bereits ausgabefertig verteilt und abgebunden den Feldpostanstalten zugeführt werden konnten. Die Vorteile dieses Verfahrens liegen auf der Hand. Die Eigenart der Feldpostanstalten, die, meist auf unzulängliche Räume angewiesen, gleichwohl täglich Unmengen von Sendungen an die Truppen ausgeben und oft auch von ihnen empfangen, und die dabei jederzeit zu einem plötzlichen Verlassen des Marschquartiers genötigt sein können, macht zur Bedingung, daß sie mit ihren Arbeiten

Digitized by Google

immer möglichst rasch glatt sein müssen. Das ist aber nur durchführbar, wenn sich daheim das Verteilungsgeschäft der Feldpost nicht zersplittert, also nicht auf eine große Zahl voneinander getrennter Verteilungstellen erstreckt. Auch ist es für die tunlichst unverzögerte Überkunft der Feldpostsendungen von Wert, daß das heimische Feldpostverteilungsgeschäft in den Händen von Beamten liegt, die Tag für Tag ausschließlich auf einem ganz beschränkten Gebiete dieselbe Arbeit verrichten und dadurch über kurz oder lang zu Sonderfachleuten werden. Das läßt sich nur in einem Betrieb erreichen, wo nicht der einzelne fast an allen Arbeiten mit teilnimmt, sondern wo, wie im Großbetrieb, eine planmäßig durchgeführte weitgehende Arbeitsteilung besteht. Der Verteilungsdienst bei den Postsammelstellen ist ungleich schwieriger als die gewöhnliche Briefverteilungsarbeit, weil auf den Feldpostsendungen der Bestimmungsort fehlt und an seine Stelle die zumeist mehrere Reihen umfassende Bezeichnung des Truppenteils tritt, bei dem der Empfänger im Felde steht. Jede einzelne Sendung muß daher beim Verteilen eine ganze Reihe von Verteilungsarbeiten durchmachen, bis sie so weit gediehen ist, daß sie zu den anderen bereits durchverteilten Sendungen gelegt werden kann, die für denselben Truppenteil bestimmt sind. Da wir Menschen aber allesamt unvollkommen sind und deshalb am allerwenigsten kleine Versehen vermeiden können, liefern auch die Feldaufschriften auf den Feldpostsendungen davon ein Spiegelbild. Das steigert die Schwierigkeit des Verteilergeschäfts ungemein, zumal da die Postsammelstellen keine Mühe scheuen, um auch noch die Fehler in den Feldaufschriften auszumerzen. Auf diese Weise werden täglich etwa 115 000 Sendungen vor der Unanbringlichkeit bewahrt. Das ist natürlich nur möglich, wenn, wie für das Verteilungsgeschäft überhaupt, Übersichten vorhanden sind, die jederzeit zuverlässig erkennen lassen, zu welcher Feldpostanstalt der einzelne Truppenteil gehört. Angesichts der Zahl der deutschen Heere und Heeresabteilungen, die im gegenwärtigen Weltkrieg im Felde stehen, und die, der jeweiligen Kriegslage entsprechend, namentlich in ihren unteren Verbänden häufig die Standorte wechseln, die ferner immer wieder neue Zugänge erhalten und, was die einzelnen Truppenteile betrifft, nicht selten, besonders bei den zahlreichen Kolonnen, auch ihre Bezeichnungen ändern, kann sich der Laie schwerlich eine Vorstellung davon machen, welche Arbeit allein damit verknüpft ist, diese »Feldpostübersicht« dauernd auf dem laufenden zu halten. Im Kriege 1870/71 mußte sie neununddreißigmal neu aufgelegt werden, wobei sie zuletzt einige 60 Druckseiten umfaßte. Bei Beginn des Weltkriegs hatte sie diesen Umfang von vornherein. Jetzt ist sie bereits auf 400 Druckseiten angewachsen und seit August 1914 neunzigmal aufgelegt worden. Neben der Feldpostübersicht über die mobilen Truppen wird in gleicher Weise noch eine jetzt über 100 Druckseiten starke Übersicht der stabilen Truppen aufgestellt und gedruckt, die die heimischen Kriegsbesatzungen und die zahllosen Ersatzverbände umfaßt. Mit Einschluß der außerdem den Feldpostanstalten für ihren Briefverteilungsdienst gelieferten Leithefte weisen die im Reichs-Postamte zusammengestellten und wöchentlich neu ausgegebenen Leitbehelfe für den deutschen Feldpostbetrieb einen Gesamtumfang von über 900 Druckseiten auf. Es ist klar, daß sich so große, etwa 20 000 bis 30 000 Einzelangaben umfassende Übersichten in der dazu zur Verfügung stehenden knappen Frist nur unter Benutzung des Telegraphen herstellen, berichtigen und ergänzen lassen. Deshalb konnte eine planmäßige Leitung der Feldpostsendungen, die den Bewegungen des Feldheeres bis zu den Eskadrons, Batterien und Kolonnen herab, soweit irgend möglich, jederzeit Rechnung trägt, erst mit der Einführung der Telegraphie in den Kreis der Verkehrsmittel eintreten. Vor dieser Zeit war es um die regelmäßige Zuführung der Feldpost, sobald die Truppen nicht festlagen, schlecht bestellt. In den Befreiungskriegen machte sich das besonders

Digitized by Google

fühlbar, so daß die Bevölkerung oft ach und weh schrie und selbst Generalfeldmarschall Blücher bittere Worte hierüber zu hören bekam. »Verzeihen Sie, Exzellenz Vorwärts«, schrieb damals ein Schornsteinfegermeister aus Schweidnitz, »daß ich als unzeitige Geburt es wage, mich an Sie zu wenden; aber was ist das für eine infame Konfusion mit dem Feldpostamt. Es ist um die Schwerenoth zu kriegen und Euere Exzellenz werden den Kerls doch wohl ein Donnerwetter auf den Hals schicken.« Schuld an den vielen und langen Briefverzögerungen trug freilich damals auch noch der Umstand, daß der heimischen Postbehörde der nötige Einblick in die Zusammensetzung der Truppenverbände abging, zumal da die Feldpost ausschließlich unter militärischer Leitung stand. Dieses Amtsverhältnis änderte sich dann (1831) dahin, daß — wie es noch jetzt der Fall ist — die Feldpostbehörden in allen Angelegenheiten des eigentlichen Postdienstes der heimischen obersten Postbehörde unterstehen, die auch den gesamten Feldpostbetrieb in seinen Grundzügen von Berlin aus regelt. Die oberste Leitung des Feldpostwesens auf dem Kriegschauplatze sowie die einheitliche Regelung und Überwachung des Dienstbetriebs aller Feldpostanstalten liegt in den Händen des Feld-Oberpostmeisters, der seinen Sitz im Großen Hauptquartier hat und dem General-Quartiermeister zugeteilt ist. Zwischen dem Feld-Oberpostmeister und den Feldpostanstalten steht als mittlere Behörde, die zuerst im Feldzug 1870/71 in Wirksamkeit trat, der Armee-Postdirektor. Ihm sind alle Feldpostanstalten einer Armee unmittelbar untergeordnet. Seine Hauptaufgabe bildet die Einrichtung und Erhaltung der für die Armee erforderlichen Postverbindungen mit der Heimat und den benachbarten Armeen. Diese Feldpostkurse verkehren auf den militärischen Etappenstraßen, wobei zur Beförderung der Feldpostsendungen die vorhandenen Militäreisenbahnen und im übrigen Postkraftwagen und Pferdefuhrwerke benutzt werden. An Kraftwagen sind gegenwärtig bei der deutschen Feldpost über 800 im Betriebe. Der wichtigste Feldpostkurs innerhalb jeder Armee ist natürlich der, auf dem sich die von der Heimat und nach der Heimat laufenden Feldpostsendungen bewegen. Er entspringt an der heimatlichen Grenze bei einer bestimmten heimischen Postanstalt, dem »Leitpunkt«, wo die Feldpost für die Armee täglich von sämtlichen 23 Postsammelstellen eintrifft. Längs der Etappenstraßen errichtet der Armee-Postdirektor an geeigneten Stellen als Stützpunkte für die Feldpostlinien Feldpoststationen. Sie sind gleichzeitig Postanstalten und besorgen den Annahme- und Ausgabedienst für die an ihrem Orte befindlichen Truppenteile, Kolonnen und Lazarette. Im Gegensatze zu den bei der Truppe mitmarschierenden mobilen Feldpostanstalten sind die Etappenpostanstalten überwiegend stabil. Einzelne von ihnen, die entsprechend zweckmäßig liegen, dienen zugleich als Umschlagstellen für den Feldpostverkehr der Armee, indem die von der Heimat kommende Feldpost von da aus den mobilen Feldpostanstalten zugeführt wird, während umgekehrt alle mobilen Feldpostanstalten derselben Armee die für die Heimat bestimmten Briefsendungen zunächst auf diese Feldpoststationen leiten. Da ihre Lage den mobilen Feldpostanstalten jederzeit bekannt ist, deren Marschquartiere sich jedoch den Truppenbewegungen gemäß ändern, sind im Felde die Vorbedingungen für die An- und Abbringung der Feldpost unter Umständen verschieden. Für die mobilen Feldpostanstalten besteht zwar die allgemeine Vorschrift, daß sie dem Armee-Postdirektor täglich ihr nächstes Marschquartier rechtzeitig melden sollen, damit er ihnen dorthin die Heimatspost zuführen kann. Die Feldpostanstalten sind aber oft außerstande, dieser an sich sehr wichtigen Anordnung nachzukommen; sei es, weil ihnen das Marschquartier vom Truppenbefehlshaber nicht vorher genannt werden kann, oder weil er es aus militärischen Gründen geheimhält, oder weil jede zweckdienliche Möglichkeit fehlt, es nach rückwärts zu melden. Unter solchen

Digitized by Google

Umständen versagen die planmäßigen Einrichtungen der Feldpost ohne ihr Verschulden notgedrungen: die Heimatpost bleibt aus, je nachdem für einzelne Tage, oder auch, was im jetzigen Kriege wiederholt vorgekommen ist, für mehrere Wochen. Daß es in solchen Fällen, namentlich in der ersten Zeit des Krieges, wo die Schwierigkeiten des Feldpostbetriebs auch den Angehörigen der Truppen vorerst zumeist noch unbekannt geblieben sind, Klagen über die Feldpost nur so regnet, liegt auf der Hand. Ebenso leuchtet ein, daß die heimische Postverwaltung, an die die Beschwerden gelangen, diesen machtlos gegenübersteht und ihnen nur mit dem allgemeinen, die Beteiligten aber wenig befriedigenden Hinweise begegnen kann, daß die beklagten Briefverzögerungen unvermeidliche Begleiterscheinungen der heutigen Kriegführung bilden. Dabei trägt es zur Beruhigung der Bevölkerung wenig bei, daß, während die Briefe den Feldangehörigen fehlen, von diesen Nachrichten aus dem Felde eintreffen, weil eben die mobilen Feldpostanstalten, auch wenn ihre Zuführungsverbindungen zeitweilig unterbrochen sind, doch ungleich häufiger Gelegenheit haben, die aufgelieferte Post nach der Etappe auf die ihnen bekannten Feldpoststationen abzustoßen. Nicht minder versagen die auf einen regelmäßigen Beförderungsdienst eingestellten planmäßigen Einrichtungen der Feldpost, wenn im geheimen Briefsperren angeordnet oder Truppenverschiebungen ausgeführt werden. Wochenlang bleiben dann gegebenenfalls die Briefe in der einen oder anderen Richtung aus. Kein Mensch erfährt, weshalb. Aber auch nachdem der Briefverkehr wieder in Gang gekommen ist, hüllt sich die Postverwaltung über die Vorgänge, die die Briefstockungen veranlaßt haben, in Schweigen. Sie darf darüber aus militärischen Rücksichten auch nachträglich nicht reden und muß deshalb alle Klagen einstecken. Leicht wiegt das nicht, wenn man bedenkt, daß der Einfluß der Truppenverschiebungen auf die Beförderung der Feldpostsendungen im gegenwärtigen Kriege, wo Deutschland auf mehreren Kriegschauplätzen kämpft, eine Bedeutung erlangt hat wie nie zuvor. Um so höher ist die stille, treue Arbeit aller derer zu werten, die, mag man ihnen zuweilen auch noch so gram sein, unentwegt im Betriebe der Post ihrer Pflicht nachkommen und darin ihr Genüge finden.

Wie bei der Bearbeitung der nach dem Felde gerichteten Sendungen (über acht Millionen täglich) die planmäßigen Einrichtungen so getroffen sind, daß die Briefe in weitestem Umfange bereits bei den Postsammelstellen nach Bataillonen, Eskadrons, Batterien usw. vorverteilt und für die Abholung durch die Beauftragten der Truppenteile hergerichtet werden, so ist auch durch entsprechende Maßnahmen dafür gesorgt, daß die im Felde eingelieferten Sendungen, die nicht selten bei einer Feldpostanstalt 30 000 bis 40 000 Stück täglich ausmachen, ohne weiteren Verzug nach der Heimat abfließen können und die Feldpostanstalten dabei so wenig wie nur möglich belasten. Die Feldpostanstalten trennen zu dem Zwecke die Sendungen zunächst in die auf dem Kriegschauplatze verbleibenden und die nach der Heimat gerichteten, scheiden aus den Briefmassen die für die eigene Heimatprovinz bestimmten sowie die Briefe für größere Städte aus und lassen die so verteilten Sendungen in besonderen Beuteln unmittelbar dahin abgehen. Alle übrigen Briefe werden unbearbeitet heimischen Postanstalten an der Grenze, den »Postverteilungstellen«, übersandt, die sie nach Provinzen und innerhalb jeder Provinz nach Provinzorten trennen. Die danach gefertigten Ortsbriefbunde gehen mit den nächsten Bahnposten ihren Bestimmungsorten zu, während das, was bei den Postverteilungstellen an Briefsendungen übrig bleibt, nämlich die Sendungen für die kleinen und kleinsten Ortschaften der Provinzen, an eine bestimmte Postanstalt jeder Provinz, die »Verteilungstelle«, abfließt. An die Verteilungstellen senden ebenso die Feldpostanstalten die für die Heimatprovinz ihrer Truppenteile täglich aufgelieferten Sendungen. Der

Digitized by Google

Verteilungstelle ist es dann ein leichtes, die Sendungen, deren sachgemäße Bearbeitung anderwärts nur mit großem Zeitverluste durchführbar wäre, nach den wohlbekannten Postkursen der eigenen Provinz so zu verteilen, daß sie ohne weiteren Aufenthalt ihren Bestimmungsorten zugeführt werden können.

Die Übertragung des Verteilungsgeschäfts für die aufgelieferten Feldpostsachen auf drei örtlich ganz getrennte Gruppen von Postanstalten dergestalt, daß jede Gruppe den Teil der Massenarbeit bewältigt, der bei ihr mit dem wenigsten Aufenthalt ausgeführt werden kann, ist von der deutschen Post erstmalig im Weltkrieg erprobt worden. Das Verfahren hat sich in jeder Hinsicht bewährt. Es entlastet nicht nur die Feldpostanstalten, sondern auch die ohnehin durch den laufenden gewöhnlichen Postverkehr stark in Anspruch genommenen heimischen Bahnposten beträchtlich, beugt damit Stockungen in der Bearbeitung und Beförderung der Sendungen vor und stellt hierdurch ihre unverzögerte Überkunft denkbar sicher.

Bei den im Felde eingetroffenen Postsachen endet die Betätigung der Feldpostanstalten durch die Ausgabe der Post an den abholenden Truppenteil. Diese Einrichtung hat im Feldpostbetriebe von jeher bestanden, weil eine Bestellung der Post an den einzelnen Mann durch die Feldpostanstalten undurchführbar ist und nur durch den Truppenteil selbst geschehen kann [1]). Die Absender der Postsachen denken oft nicht hieran und messen ohne weiteres, wenn Feldpostsendungen, wozu auch die Postanweisungen gehören, im Felde angeblich nicht ankommen, der Postbehörde die Schuld bei, obwohl gerade der letzte Weg, den die angekommene Feldpost noch zu machen hat, vielfach der schwierigste und am wenigsten gesicherte ist. Auch die von den Truppen herrührenden Sendungen empfängt die Feldpostanstalt in der Regel nicht aus der Hand der einzelnen Absender, sondern durch deren Truppenteil, der die Sendungen sammelt und durch einen Beauftragten zur Post bringen läßt. Feldpost und Truppe sind daher auch betriebstechnisch bei Behandlung der Nachrichtenpost — und dasselbe gilt vom Feldpaketdienst — in mannigfachen Beziehungen eng aufeinander angewiesen. An der Aufstellung der Grundzüge für die gesamte Tätigkeit und die Einrichtung der Feldpost, die, einschließlich der bereits im Frieden für den Fall einer Mobilmachung zu treffenden Vorbereitungen, in einer amtlichen Druckschrift, der »Feldpost-Dienstordnung«, niedergelegt sind, wirken deshalb Post- und Heeresverwaltung stets gemeinsam mit. Seit 1870/71 ist die Feldpost-Dienstordnung wiederholt neu bearbeitet worden, letztmalig 1907. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts gehörte auch der Feldpaketdienst zum Wirkungskreise der Feldpost. Bei der dauernden Zunahme des Nachrichtenverkehrs konnte jedoch die Feldpost je länger je mehr mit Hilfe ihrer, namentlich was die Zahl der Fahrzeuge betrifft, aus überwiegenden militärischen Rücksichten nur bescheidenen Betriebsmittel nicht auch noch einen umfangreichen Paketdienst mit bewältigen, ohne daß der wichtige Briefdienst darunter empfindlich litt. Seit 1854 beschränkt sich die Beteiligung der Post an dem Paketgeschäfte darauf, daß sie die bei den heimischen Postanstalten angenommenen Feldpakete bis zu bestimmten, von der Heeresverwaltung ausgewählten Orten befördert. Hier gehen die Sendungen in Paketlager über und werden nunmehr von der Heeresverwaltung ins Feld weitergeleitet, die auch für ihre Aushändigung an die Empfänger sorgt. Der Feldpaketdienst bildet danach eine militärische Einrichtung. Dies hindert naturgemäß nicht, daß Post und Feldpost der Heeresverwaltung bei Abwicklung des Feldpaketgeschäfts behilflich sind, soweit ihre eigentlichen Dienstgeschäfte es gestatten.

[1]) Daß im Felde den Stäben gegenüber eine Bestellung stattfindet, kommt hierbei nicht weiter in Betracht.

Digitized by Google

Der Nachrichtendienst der deutschen Feldpost umfaßt die Übermittelung von Briefen, Postkarten, Geldbriefen, Postanweisungen und Zeitungen. Alle Versendungs- und Beförderungseinrichtungen dienen gleichmäßig dem Dienst- wie dem Privatverkehr. Portofreiheit genießen außer den Sendungen in Militärdienst-Angelegenheiten die gewöhnlichen Briefe bis 50 g und die Postkarten, die Geldbriefe bis 50 g und bis 150 ℳ Wertangabe, ferner alle Postanweisungen vom Feldheere nach der Heimat. Briefe über 50 g bis 250 g und Postanweisungen nach dem Felde (Höchstbetrag 100 ℳ) kosten 10 Pf., Briefe bis 500 g 20 Pf. Porto. Dabei werden Überschreitungen des Höchstgewichts der portopflichtigen Briefe bis zu 10 v. H. nicht beanstandet. Die Versendungsmöglichkeiten, die hiernach die deutsche Feldpost bietet, sind ebenso wie ihre Gebührensätze außerordentlich vorteilhaft, sowohl im Vergleich mit den Verhältnissen von 1870/71 als auch mit denen anderer Feldpostverwaltungen der Gegenwart. So betrug 1870/71 während des größeren Teiles des Krieges das Höchstgewicht für Feldpostbriefe nur 66 g. Auch bestand damals weder ein Postanweisungsdienst nach dem Heere noch die Einrichtung, daß auch die Feldpostanstalten Bestellungen auf Zeitungen annehmen. Bei der österreichisch-ungarischen Feldpost sind noch gegenwärtig Briefe nur bis 100 g und Päckchen nur bis 250 g zugelassen. Der Riesenumfang, den der deutsche Feldpostverkehr im jüngsten Kriege infolge der gegebenen Entwicklungsmöglichkeiten angenommen hat, und der etwa das Fünfunddreißigfache dessen ausmacht, was der deutschen Feldpost von 1870/71 zu bewältigen oblag, hat wiederholt in der Öffentlichkeit den Wunsch laut werden lassen, die bestehenden Portofreiheiten zu beseitigen. Es ist gewiß nicht zu verkennen, daß die Portofreiheit aller Postkarten und leichteren Briefe im Feldpostverkehr Mißbräuche zeitigt, indem einzelne Personen in der Heimat wie im Felde gleichzeitig eine Unmenge von Postsendungen, unter Umständen sogar an denselben Empfänger, aufliefern und dadurch die Feldpost, die nach ihrer ganzen Einrichtung und Bestimmung der Vermittelung des notwendigen Nachrichtenverkehrs dient, über Gebühr und somit zum Nachteil der Allgemeinheit belasten. Anderseits hat die Heeresverwaltung es in gewissem Grade in der Hand, einem solchen Unfuge zu steuern, da sie sowohl die Ausgabe der Sendungen an die Truppen als auch deren Posteinlieferung in der Hauptsache vermittelt. Auch ist in der Tat die Zahl solcher ungehöriger Massenauflieferungen im Laufe des Krieges bereits zurückgegangen. Aber selbst wenn das nicht der Fall wäre, könnte die Postverwaltung einer Aufhebung der Portofreiheit nicht das Wort reden, weil weite Kreise des Volkes, nämlich die große Zahl der Armen und Ärmsten, sie bitter empfinden würden, und sich auch aus diesen Schichten gerade das deutsche Volksheer zu einem großen Teile zusammensetzt. Die deutsche Post ist sich bisher stets bewußt gewesen, in welchem Maße das Verlangen nach einem dauernd engen geistigen Zusammenhange von Heer und Heimat besonders beim deutschen Heere, dem Volke in Waffen, obwaltet. Deshalb hat die deutsche Feldpost auch im jetzigen Kriege alles darangesetzt, um dieser berechtigten Forderung genügen zu können, obgleich dabei Hindernisse und Schwierigkeiten zu bewältigen waren, wie sie der Feldpostbetrieb bisher nicht gekannt hat. Von diesem Geiste erfüllt, wird die deutsche Feldpost auch fernerhin ihre vornehmste Aufgabe darin erblicken, Deutschlands tapferen Söhnen jene innigen Beziehungen mit dem Vaterlande zu schaffen und zu erhalten, die einen so wesentlichen Teil der Stärke und Überlegenheit deutscher Heere ausmachen.

Eine gleich wichtige Rolle, wie sie unserer Feldpost zugewiesen ist, nimmt außerhalb Deutschlands die Feldpostverwaltung des uns eng verbündeten Österreich-Ungarn ein. Auch ihr Aufbau gleicht dem der deutschen Feldpost in vielen Beziehungen. Die heimatlichen Postämter leiten die bei ihnen auf-

Digitized by Google

gelieferten Feldpostsendungen, die täglich etwa 2 Millionen Stück ausmachen, auf eine Hauptanstalt des Postdirektionsbezirks, die »Feldpostsortierstelle«. Hier werden die Sendungen auf Anschrift und Verpackung nachgeprüft und dann verteilt. Von den Verteilungstellen gelangt die Feldpost zur Postsammelstelle, um von hier aus auf die an der Grenze befindlichen Haupt-Feldpostämter der einzelnen Armeen und damit in den Geschäftsbereich der Armee-Postdirektoren überzugehen. Die Schlußbeförderungstrecke bilden die vom Haupt-Feldpostamt ausstrahlenden Feldpostkurse, die bei den einzelnen Feldpostämtern enden. Diese befinden sich bei allen höheren Truppeneinheiten bis zur Division abwärts sowie bei einzelnen (Gebirgs-) Brigaden. Den Postdienst längs der Etappenstraßen besorgen besondere Etappenpostämter. Sie unterstehen mit den Feldpostämtern derselben Armee dem Armee-Postdirektor. Den Feldpostdienst in seiner Gesamtheit leitet der General-Feldpostdirektor; er sorgt auch dafür, daß die Feldpost und die staatlichen Postanstalten zum Wohle des Ganzen einander in die Hände arbeiten. Der Wirkungskreis der österreichischen Feldpost erstreckt sich außer auf gewöhnliche Briefe, Postkarten und Päckchen auf Geldbriefe und seit dem April 1915 an einzelnen Kalendertagen für bestimmte Gruppen von Feldpostämtern auch auf Pakete (bis 5 kg). Ein ständiger Feldpaketverkehr nach dem Heere besteht nicht[1]). Portofrei sind außer den Postkarten alle Briefe bis zum zulässigen Höchstgewicht (100 g). Hinsichtlich der Aufschrift der Feldpostsendungen nach dem Heere besteht gegenüber dem deutschen Verfahren die Abweichung, daß in der Feldaufschrift nur Regiment und Kompagnie, also nicht auch Armeekorps und Division, dafür aber gewissermaßen als Bestimmungsort das zuständige Feldpostamt anzugeben sind. Die Feldpostämter sind zu dem Zwecke fortlaufend benummert. Jeder Soldat muß genau darüber unterrichtet sein, zu welchem Feldpostamte sein Truppenteil gehört, damit er seinen Angehörigen die Nummer für die Feldaufschrift mitteilen kann. Das Verfahren erscheint auf den ersten Blick ungleich vorteilhafter als das deutsche mit der beweglichen Aufschrift. Es hat unzweifelhaft auch vom Postbetriebstandpunkt aus, nämlich für das Verteilungsgeschäft, gewisse Vorzüge, sofern nur ein Kriegschauplatz besteht und dort Truppenverschiebungen nicht zu oft vorkommen. Anderseits führt in jedem Falle die Notwendigkeit, daß in der Feldaufschrift die Nummer des Feldpostamts mit angegeben werden muß, erfahrungsgemäß bei den Absendern leicht zu mancherlei Versehen, die der heimische Verteilungsbeamte dann nicht ohne weiteres erkennen und berichtigen kann, wie es im deutschen Verteilungsdienste möglich ist, wenn die Nummer der Division in der Feldaufschrift nicht stimmt. Beim Vorhandensein mehrerer Kriegschauplätze, zwischen denen häufig Truppenverschiebungen stattfinden, ist das deutsche Verfahren dem österreichischen zum mindesten gleichwertig, wenn nicht überlegen, weil auf die deutsche bewegliche Aufschrift eine Truppenverschiebung ohne Einfluß ist, während der österreichische Heeresangehörige, sobald sich seine Feldpostanstalt infolge einer Truppenverschiebung ändert, dies jedesmal nach Hause schreiben muß, eine Bedingung, deren Erfüllung leicht übersehen werden kann. Die in Deutschland neuerdings mehrfach ausgesprochene Ansicht, daß die deutsche Feldaufschrift minder zweckmäßig sei als die österreichische, trifft daher gerade im Weltkriege für deutsche Verhältnisse nicht zu.

Über die Regelung des Feldpostdienstes unserer Gegner ist bisher nur wenig bekannt geworden. Dies erklärt sich teilweise auch daraus, daß die Bestimmungen über die Feldposteinrichtungen in Friedenszeiten in den verschiedenen Ländern nicht immer der Öffentlichkeit zugänglich sind, wie es bis vor mehreren Jahren

[1]) Neuerdings sind auch Postanweisungen in der Richtung vom Felde nach der Heimat zugelassen.

Digitized by Google

auch in Deutschland der Fall gewesen ist. Was in deutschen Zeitungen über die Einrichtungen der russischen Feldpost im jetzigen Kriege veröffentlicht wurde, bezieht sich bei näherer Betrachtung nicht auf die Gegenwart, sondern auf die russische Feldpost vor zehn Jahren im russisch-japanischen Feldzuge. Damals wurden aufgestellt: ein Haupt-Feldpostkontor, Feldpostkontore beim Hauptquartier und bei den Korpskommandos, ferner Reserve-Feldpostkontore sowie Postpferderelais. In Rußland ist die Feldpost wohl erst eine Einrichtung der neueren Zeit; jedenfalls berichten die deutschen Urkunden von ihrem Bestehen in den Befreiungskriegen, wo die preußische Feldpost bereits auf eine hundertjährige Wirksamkeit zurückblicken konnte, noch nichts. Die russische Feldpost dient überwiegend der Beförderung der militärischen Briefschaften sowie der der Offiziere und Beamten des Heeres. Man darf nicht vergessen, daß in Rußland noch jetzt auf 1000 Einwohner 600 bis 700 des Lesens Unkundige entfallen. So erklärt sich auch, daß seinerzeit das Feldpostkontor der Mandschurischen Armee in Mukden nur einen Briefverkehr von etwa 60 000 eingegangenen Sendungen und ebensoviel abgegangenen täglich vermittelt hat. Naturgemäß unterliegen die Feldpostbriefsendungen in Rußland der amtlichen Prüfung.

Die französische Feldpost ist von jeher ein Schmerzenskind der grande nation gewesen. Als Stephan nach der Schlacht von Sedan französische Gefangene in den Steinbrüchen von Etain nach ihrer Feldpost fragte, erhielt er zur Antwort, sie hätten seit ihrem Abrücken keinen Brief aus der Heimat erhalten, und das habe nicht wenig dazu beigetragen, sie niedergeschlagen und gleichgültig zu machen. In den ersten Monaten des Weltkriegs traten im Bereiche jeder davon berührten Postverwaltung bis dahin ungekannt gewesene Briefverzögerungen auf, um dann in der Hauptsache wieder zu verschwinden, ausgenommen in Frankreich. Hier dauerte das Versagen der Feldpost um Monate weiter an, weil nicht genügend dafür gesorgt wurde, daß die aufgelieferte Post ohne Verzug ins Feld abfließen konnte. Die Sendungen häuften sich bei den heimischen Postämtern an, blieben dort liegen und wurden schließlich, wenn man dem »Temps« Glauben schenken darf, mangels geschulten Personals nicht einmal vor der Absendung planmäßig gesondert. Noch im Januar 1915 sah sich H. Clemenceau veranlaßt, den Mitgliedern des französischen Senats und der Deputiertenkammer einen Schriftsatz, bezeichnet »Das Syndikat der Unzulänglichkeiten«, vorzulegen, worin er an erster Stelle gegen die bestehende unglaubliche Bummelei und Mißwirtschaft bei der französischen Post- und Feldpostverwaltung vom Leder zog. War es doch inzwischen so weit gekommen, daß viele Familien wichtige Nachrichten in den Anzeigenteil der Zeitungen setzten, um wenigstens auf diese Weise die Möglichkeit einer Verbindung mit ihren Feldangehörigen herzustellen. Die Wurzel alles Übels lag nach dem Urteile der Pariser Presse darin, daß die französische Regierung geglaubt hatte, an der Spitze der Feldpost mit einem Nichtfachmann auskommen zu können, und daß Feldpost- und Heeresverwaltung einander nicht in die Hände arbeiteten, beide vielmehr durch eine dichte Scheidewand getrennt waren. Es heißt, daß das französische Kriegsministerium dann die Sache in die Hand genommen und die Feldpost militärisch eingerichtet habe. In Paris sei ein Haupt-Feldpostamt eingerichtet worden, das nur mit militärischen Kräften arbeite, während der eigentliche Feldpostbetrieb vom Großen Hauptquartier aus durch einen General-Feldpostinspektor unter dem Beistande der militärischen Behörden geleitet werde. Unter der Wirkung dieser Neuregelung scheint sich der französische Feldpostbetrieb gebessert zu haben, wennschon noch Ausgang Juni in französischen Zeitungen darüber geklagt worden ist, daß Sendungen nach dem Feldheere nicht selten einen Monat brauchen. Was die Presse über den Umfang des französischen Feldpostbriefverkehrs bisher mitgeteilt hat, lautet einander sehr widersprechend. Wollte man dem »Matin« Glauben schenken, so wäre der fran-

Digitized by Google

zösische Feldpostverkehr ebenso stark wie der deutsche. Nach dem »Temps« wiederum, der als seinen Gewährsmann den französischen Postminister Thomson bezeichnet, gehen jetzt täglich 3,7 Millionen Feldpostbriefe an das Feldheer. Das dürfte eher zutreffen. Dafür, wie sich Britannia jetzt auf französischem Boden breitmacht, ist bezeichnend, daß die indischen Truppen in Frankreich ihre eigene Feldpost mitbekommen haben und ihre abgehenden Feldpostsendungen mit indischen Marken freimachen. Ebenso werden die weißen Engländer in Frankreich durch eine eigene Feldpost bedient. Schon in früheren Jahren war die englische Feldpost militärisch eingerichtet. Sie bildet ein Armee-Postkorps (The Corps of Royal Engineers), dessen Stab aus Offizieren besteht. Die Feldpostlinien haben ihren Mittelpunkt in dem Haupt-Feldpostamt. Dieses empfängt seine Post aus der Feldpostsammelstelle in London. Nach englischem Urteile sind die Beförderungsleistungen der englischen Feldpost durchaus befriedigend. Während bei der französischen Feldpost in gewissem Umfange, so für Briefe bis 20 g und für die Feldpostkarten, Portofreiheit besteht, ist dies bei der englischen Feldpost in diesem Maße augenscheinlich nicht der Fall. Denn die nach Deutschland gekommenen britischen Feldpostkarten tragen, soweit bekannt, die Penny-Marke eingestempelt. Auch läßt ein Vordruck auf den englischen Feldpostkarten keinen Zweifel darüber, daß die aus der Heimat an die englischen Truppen abgehenden Feldpostbriefe dem Frankozwang unterliegen. Welche Rolle außerdem die amtliche Prüfung im englischen Feldpostverkehr spielt, geht daraus hervor, daß die englischen Feldpostkarten auf der Rückseite einen Vordruck tragen, bei dem nur Streichungen von Angaben, die für den einzelnen Fall nicht zutreffen, nicht aber handschriftliche Zusätze gestattet sind. Andernfalls wird die Karte von der englischen Feldpost nicht befördert, sondern vernichtet. Solche Maßnahmen laufen nicht gerade auf eine Förderung des brieflichen Verkehrs zwischen Heer und Heimat hinaus. Dem entspricht der tatsächliche Umfang dieses Verkehrs. Nach einer Mitteilung des englischen General-Postmeisters vom April 1915 werden von Großbritannien nach dem französischen Kriegschauplatze täglich 400 000 und nach Ägypten und den Dardanellen wöchentlich 250 000 Briefsendungen abgesandt. In Deutschland kam demgegenüber täglich im April allein für das deutsche Landheer ein achtzehnmal größerer Feldpostbriefverkehr auf.

Unter den am Kriege nicht beteiligten Staaten hat mit Beginn des Weltkriegs die Schweiz ihre Feldpost mobil gemacht. Auch im Bereiche der hochentwickelten Verkehrseinrichtungen dieses Landes traten dadurch in Verbindung mit der Mobilmachung des Heeres in der ersten Zeit empfindliche Betriebschwierigkeiten ein, ein einwandfreier Beweis mehr dafür, welchen tiefgehenden Einfluß allein die Mobilmachung auf den besteingerichteten Postbetrieb unweigerlich ausübt. Die schweizerische Post wird infolge des Weltkriegs noch dadurch, und zwar in großem Umfange, dauernd belastet, daß sie die Briefschaften der Kriegsgefangenen zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich und teilweise auch Japan vermittelt.

Der Briefwechsel der Kriegsgefangenen an sich ist seit 1906 durch den Weltpostvertrag von Rom zwischenstaatlich geregelt, nachdem die erste Haager Friedenskonferenz von 1899 hierzu die Grundlage geschaffen hatte. Bis dahin waren umfassende Einrichtungen für einen geordneten Brief- und Geldverkehr mit Kriegsgefangenen nur von der deutschen Postverwaltung getroffen worden, nämlich während des Krieges 1870/71 für die 400 000 französischen Kriegsgefangenen in Deutschland. Diese genossen schon damals vollständige Portofreiheit für ihren Briefverkehr nach der Heimat sowie weitgehende Portoermäßigungen für die an sie gerichteten Briefe. Jetzt erstreckt sich der Postverkehr der Kriegsgefangenen auf offene Briefsendungen, einschließlich Post-

Digitized by Google

karten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere, ferner auf Briefe und Kästchen mit Wertangabe, Postanweisungen und Postpakete bis 5 kg. Alle Sendungen sind nach den völkerrechtlichen Abmachungen porto- und zollfrei. Dieselben Vergünstigungen genießen die Briefschaften der Zivilgefangenen im Ausland, also der auf militärische Anordnung in Gefangenenlagern und Zivilgefängnissen untergebrachten Zivilpersonen, nicht dagegen solcher Zivilpersonen, die zwar dort unter Aufsicht stehen, sich aber auf freiem Fuße befinden. Die Kriegsgefangenensendungen werden von den Aufgabepostanstalten auf gewisse inländische Postdienststellen geleitet und von hier durch die Bahnposten bestimmten Postanstalten derjenigen am Kriege nicht beteiligten Länder zugeführt, die den Postverkehr mit dem feindlichen Bestimmungslande vermitteln. In den einzelnen Ländern bestehen außerdem, wie dies ebenfalls der Weltpostvertrag von 1906 vorsieht, Auskunftstellen, bei denen die Bevölkerung nach der Aufschrift für Briefe an Kriegs- und Zivilgefangene im Auslande Rückfrage halten kann. Auch diese Anfragen sind portofrei, wenn sie, wie die Kriegsgefangenenbriefe, offen versandt und mit dem Vermerke »Kriegsgefangenensendung« versehen werden. Naturgemäß unterliegt der Postverkehr der Kriegsgefangenen einer militärischen Prüfung. Diese läßt sich aber nur dann durchführen, wenn der Verkehr nicht ins unermeßliche anschwillt. In Deutschland ist deshalb jedem Kriegsgefangenen gestattet, allwöchentlich eine Postkarte und außerdem zweimal im Monat einen Brief zu schreiben. Gleichartige Beschränkungen bestehen im feindlichen Auslande für die Briefschaften der deutschen Kriegsgefangenen. Der eigene Vorteil der deutschen Bevölkerung erheischt deshalb, daß sie bei ihrem Postverkehr mit deutschen Kriegsgefangenen im Auslande diesen Verhältnissen Rechnung trägt und dabei auch die schriftlichen Mitteilungen selbst nicht zu lang faßt. Trotz jener einschränkenden Maßnahmen hat die Kriegsgefangenenpost einen nicht geringen Umfang. So sind durch die schweizerische Postverwaltung an Kriegsgefangenensendungen zwischen Deutschland und Frankreich seit September 1914 bis Juni 1915 u. a. vermittelt worden für deutsche Kriegsgefangene in Frankreich 17,5 Millionen Briefe und Postkarten, 664 000 Pakete, 212 000 Postanweisungen, anderseits für französische Kriegsgefangene in Deutschland 17,5 Millionen Briefe und Karten, 3,4 Millionen Pakete, 1,2 Millionen Postanweisungen. Wer etwa aus der Menge der in beiden Richtungen gewechselten Briefe Rückschlüsse auf die Zahl der beiderseitigen Gefangenen ziehen wollte, würde einem großen Irrtume verfallen. Dagegen ist in dieser Hinsicht bemerkenswert, daß an die französischen Kriegsgefangenen sechsmal soviel Postanweisungen und Pakete eingehen als bei den deutschen.

Das von der Tätigkeit der Post im Weltkriege hier gelieferte Bild wäre unvollständig, wenn man nicht auch noch der Veränderungen gedächte, die in den zwischenstaatlichen Beziehungen der Verkehrsländer, insbesondere Deutschands, durch den Krieg hervorgerufen worden sind, und die bisher noch nicht dagewesene Umwälzungen des neuzeitlichen Verkehrs darstellen.

Nach Kriegsausbruch hörte zunächst jeder deutsche Postverkehr mit dem feindlichen Auslande sowie — vorerst — auch mit den Ländern auf, die ihren Postverkehr mit Deutschland bis dahin auf dem Wege über das feindliche Ausland unterhalten hatten. Das gleiche traf den ganzen Durchgangsverkehr durch Deutschland, also den Verkehr zwischen den am Kriege nicht beteiligten Staaten sowie zwischen solchen und dem feindlichen Auslande, soweit er bisher durch Deutschland geleitet worden war. Außerdem wurde der gesamte Paketverkehr nach dem Auslande zunächst eingestellt. Hiernach waren in der Hauptsache vorläufig nur noch Briefsendungen nach dem am Kriege nicht beteiligten Auslande zugelassen. Sie mußten unverschlossen auf

Digitized by Google

geliefert werden — eine Vorschrift, die auch weiterbesteht — und durften vorerst durchweg nur in deutscher Sprache abgefaßt sein. Aus dem durch den Krieg bedingten Abbruche jedweder Verkehrsbeziehungen mit dem feindlichen Ausland ergab sich gleichzeitig die Notwendigkeit, neue Wege für den Postverkehr mit den fortan am Kriege nicht beteiligten Staaten zu schaffen, die bisher im Durchgangsverkehr durch Großbritannien, Frankreich oder Rußland mit Deutschland in Wechselbeziehungen gestanden hatten. Bei dem Umfange des hierbei in Betracht kommenden Verkehrs — mit Spanien und Portugal, ferner mit ganz Amerika, China usw. — bedeutete das eine zum großen Teile völlige Neugestaltung des vielmaschigen Netzes der zwischenstaatlichen Postverbindungen Mitteleuropas. Die Neuregelung vollzog sich glatt. Schon von Anfang September 1914 ab konnte auch der Durchgangsverkehr durch Deutschland für Briefsendungen zwischen den am Kriege nicht beteiligten Ländern wieder eingerichtet werden, ebenso der für Pakete aus und nach diesen Ländern. Gleichzeitig wurde der Paketverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn, den nordischen Staaten, den Niederlanden, der Schweiz und Luxemburg sowie nach dem übrigen am Kriege nicht beteiligten Auslande, soweit er feindliches Gebiet nicht berührt, wieder aufgenommen. Ausgang September 1914 fiel auch die Beschränkung, die die ausschließliche Anwendung der deutschen Sprache im Briefverkehr mit den am Kriege nicht beteiligten Ländern vorschrieb. Seit Ende April 1915 sind in dieser Hinsicht außer dem Deutschen noch zugelassen: Französisch, Englisch, Spanisch, Holländisch, Dänisch, Schwedisch, Norwegisch, Portugiesisch und Italienisch.

So hat der zwischenstaatliche Postverkehr durch den Kriegsausbruch zunächst schwere Hemmungen erfahren, die das geschäftliche und häusliche Leben mit ehernen Schlägen trafen. Auch späterhin noch lasteten auf ihm trotz der inzwischen wieder eingetretenen Verkehrserleichterungen mannigfache Beschränkungen und Erschwernisse. Hierin muß sich jeder Deutsche schicken. Denn ein unmittelbarer Verkehr mit dem feindlichen Ausland ist, solange der Krieg dauert, ausgeschlossen. Die übrigen Verkehrsbeschränkungen aber erfordert die Sicherheit des Vaterlandes. Irrig wäre die Annahme, daß die einschlägigen Verhältnisse in den uns feindlichen Ländern etwa günstiger lägen. Eher ist das Gegenteil der Fall. Was jedoch Deutschlands zwischenstaatlichen Postverkehr gegenüber dem dieser Staaten wiederholt empfindlich benachteiligt hat, sind die nicht ohne Erfolg gebliebenen Bemühungen unserer Gegner, die nach Deutschland gerichteten Überseebriefschaften zu beschlagnahmen, selbst dann, wenn sie auf Postdampfern Kriegsunbeteiligter nach kriegsunbeteiligten Ländern befördert wurden. Das Haager Abkommen (von 1907) »über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege« bestimmt (im Artikel 1), daß die auf See auf Schiffen Kriegsunbeteiligter oder auch auf feindlichen Schiffen vorgefundenen Briefpostsendungen der Kriegsunbeteiligten oder der Kriegführenden, mögen sie amtlicher oder nichtamtlicher Art sein, unverletzlich sind, und daß sie, selbst wenn das Schiff beschlagnahmt wird, von dem Beschlagnehmenden möglichst unverzüglich weiterbefördert werden sollen. Diese Bestimmungen, die seinerzeit aus einem deutschen Antrage hervorgegangen sind, beruhen auf dem Gedanken, daß die Vorteile, die der Kriegführende aus der Überwachung des Überseeverkehrs seines Gegners erwarten kann, zu den damit verknüpften Belästigungen des friedlichen Verkehrs in keinem Verhältnisse stehen. Es liegt auf der Hand, daß militärische Nachrichten sehr an Wert einbüßen, wenn sie, bevor sich der Feind ihrer bemächtigen kann, tagelang unterwegs gewesen sind, wie es bei der Beförderung von Überseebriefen der Fall ist. Deutschland, Großbritannien, Frankreich und andere Staaten haben nun das vorgenannte Haager Abkommen seinerzeit bestätigt, Rußland und die Türkei

Digitized by Google

dagegen bisher nicht. Diesen Umstand benutzt England vielleicht als Erklärung dafür, daß es im Laufe des jetzigen Krieges dem Abkommen wiederholt zuwidergehandelt hat. Das Abkommen enthält nämlich am Schlusse (Artikel 9) den Vorbehalt, daß es nur zwischen den Vertragsmächten und nur dann gelten soll, wenn die Kriegführenden sämtlich auch Vertragsparteien sind. Eine solche Auslegung würde jedoch dem Geiste des Abkommens von Grund auf widersprechen und auf eine Ausrede hinauslaufen. Der Schaden, den England dem geschäftlichen Briefverkehr durch sein noch jetzt im Seekrieg an den Briefpostsendungen ausgeübtes Beuterecht zugefügt hat, ist ein doppelter. Er trifft nicht nur das Wohl der deutschen Bevölkerung, sondern in gleichem Maße auch das der Kriegsunbeteiligten. Das geschieht durch dasselbe England, das Deutschland den Krieg erklärt hat, »um Belgiens Neutralität zu schützen«. Nach den tatsächlichen Vorkommnissen zu urteilen, hören für England die Rücksichten gegen die Kriegsunbeteiligten auf, wenn sich die Möglichkeit bietet, deutsche Werte zu schädigen. Der große Krieg wird hoffentlich auch den von England im Bereiche des zwischenstaatlichen Briefverkehrs betätigten völkerrechtswidrigen Eingriffen künftig ein Ziel setzen, indem er Englands bisherige unbedingte Seeherrschaft beseitigt und damit die Grundlage für Bürgschaften bereitet, die den Völkern und ihrem Verkehr jederzeit Gleichberechtigung gewähren.

Die Postverträge zwischen Lübeck und Taxis im 19. Jahrhundert und der Übergang des Taxisschen Postamts an die Lübecker Stadtpostverwaltung[1].

Von Ober-Postinspektor Teubner in Königsberg (Pr.).

Der Taxis-Lübecker Postvertrag von 1819.

Bald nach den Befreiungskriegen begann der Senat der Stadt Lübeck den Wirkungskreis des Lübecker Stadtpostamts nach Möglichkeit auszudehnen, indem er gleichzeitig versuchte, den Geschäftsbereich des Taxisschen Postamts einzuschränken. Unter diesen Umständen und mangels gehöriger Sicherung und Abgrenzung der beiderseitigen Postrechte mußte der fürstlichen Postverwaltung viel an einer schnellen und möglichst vorteilhaften Vertragschließung liegen. Nachdem die zu dem Zwecke angeknüpften Verhandlungen einigemal auf dem toten Punkte angekommen waren, weil jeder der beiden Teile zuviel für sich herausschlagen wollte, gelangte man endlich zu einem befriedigenden Abkommen auf Grund des Artikels 17 der Deutschen Bundesakte. Der Vertrag wurde am 21. September 1819 in Frankfurt (Main) abgeschlossen; er ist mit einigen späteren Zusätzen bis zur Aufhebung des Fürstlich Thurn und Taxisschen Postbetriebs in Lübeck (1867) gültig gewesen. Seine einzelnen Festsetzungen gewähren einen lehrreichen Einblick in das Verhältnis der fürstlichen Postverwaltung zur Lübecker Stadt-Postverwaltung und zum Lübecker Staate; er bestimmte folgendes.

1. Der Senat der Freien Stadt Lübeck wird dem Fürstlich Thurn und Taxisschen Postamte daselbst bei der Ausübung der zuständigen Befugnisse und Geschäfte nicht nur den obrigkeitlichen Schutz, sondern auch alle anwendbare Erleichterung zu jeder Zeit bereitwillig angedeihen lassen.

[1]) Quelle: Akten des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg.

Digitized by Google

2. Dagegen wird die fürstliche General-Postdirektion dafür sorgen, daß durch besagtes Postamt das Beste und die Bequemlichkeit des Publikums nach Möglichkeit befördert und besonders den Bedürfnissen und Wünschen der Kaufmannschaft jede tunliche Berücksichtigung gewidmet werde. Zu dem Ende wird namentlich zum Postkomptoir ein Haus in einer gelegenen Gegend der Stadt, und soviel tunlich in der Mitte, gewählt werden. Die Ausgabe der Briefe geschieht in möglichst kurzer Frist nach Ankunft der Post und die Annahme der Briefe so lange, als es der pünktliche Abgang der Post nur irgend gestattet. Jeder kann seine Briefe vom Postkomptoir abfordern lassen, ohne dafür Briefträgergebühr zu bezahlen, so lange die Briefe an die Briefträger noch nicht zur Bestellung abgegeben sind; nur diejenigen, mit welchen wöchentliche oder monatliche Portoberechnungen gehalten werden, entrichten die herkömmliche Vergütung an das Postamt.
3. Der Senat läßt geschehen, daß, dem Postregal der Stadt überall unbeschadet, das gewählte Posthaus durch ein Schild mit dem Fürstlich Thurn- und Taxisschen Wappen und der Umschrift »Fürstlich Thurn und Taxissches Postamt« in der Freien Stadt Lübeck bezeichnet werde, auch daß die Postillions in der Stadt und deren Gebiete die Thurn und Taxissche Post-Livree tragen.
4. Das Fürstlich Thurn und Taxissche Postamt bleibt im Besitz und Genuß
   a) der Korrespondenz, welche bisher in Lübeck unter der Benennung der Reichspost begriffen wird, nämlich
      der Briefe nach Braunschweig, Magdeburg, dem Halberstädtischen, Halle, Merseburg, Leipzig und ganz Sachsen, Preußisch Schlesien, Prag, Wien und allen österreichischen Staaten, ferner nach Heiligenstadt, Nordhausen, Mühlhausen, Erfurt und ganz Thüringen, nach Eisenach und den Großherzoglich und Herzoglich Sächsischen Landen, nach Würzburg und ganz Franken, nach dem Kurfürstentume Hessen, Fulda, Gießen, Frankfurt am Main, Darmstadt, Baden, Württemberg und Bayern, nach der Schweiz, Italien und der Türkei, mittels eines eigenen Rittes; dann
   b) der Korrespondenz, welche unter der Bezeichnung der französischen Post begriffen wird, nämlich nach Bremen, Bückeburg, Detmold, Bielefeld, Arnsberg, Paderborn, Münster, Dorsten, Düsseldorf, Wesel, dem Herzogtume Berg und den Preußischen Rheinprovinzen, den Niederlanden, ganz Frankreich, Spanien und Portugal, mittels deren Beförderung an das Fürstlich Thurn und Taxissche Ober-Postamt in Hamburg, und von demselben in verschlossenen Paketen durch die Lübeck–Hamburger Stadtpost.

      In Hinsicht des Portos für diese Briefpaketbeförderung bleibt es bei der bestehenden Einrichtung, nach welcher das Fürstlich Thurn und Taxissche Postamt für das ganze Amtspaket, ohne Rücksicht auf die Zahl der Briefe, das festgesetzte Porto nach dem Gewichte zu zahlen hat und sich für jeden einzelnen Brief von dem Absender oder Empfänger dieses Porto wieder erstatten läßt.
5. In Folge des Ober-Aufsichtsrechts, welches der Freien Stadt Lübeck in dem Umfang ihres Gebiets über das Thurn und Taxissche Postwesen zusteht, wird das fürstliche Postamt in Lübeck von der General-Postdirektion angewiesen werden,

Digitized by Google

a) die dermaligen Posttarife und Taxen der vom Senate zu Lübeck verordneten Kommission einzureichen, auch solche im Postkomptoir zu jedermanns Einsicht anzuheften;
b) keine Veränderung mit den Postkursen oder der Ankunfts- oder Abgangszeit der Posten vorzunehmen oder eine Portoerhöhung eintreten zu lassen, ohne vorher der gedachten Kommission davon Anzeige unter Darlegung der Beweggründe gemacht zu haben;
c) keine Bekanntmachung im Posthaus oder sonst zu erlassen, bevor sie nicht der Postkommission zur Einsicht vorgelegt ist.

6. Die fürstliche General-Postdirektion wird dem Senate die Namen der gegenwärtig bei dem Postamt in Lübeck angestellten Beamten und Offizianten mitteilen, auch jede mit diesem Personale vorgehende Veränderung künftig sogleich anzeigen.
7. Sämtliche Angestellte bey dem fürstlichen Postamt in Lübeck haben sich jedes Handelsbetriebs in eigenem oder fremdem Namen sowie der Übung eines sonstigen bürgerlichen Gewerbes zu enthalten, insofern sie dazu nicht etwa durch das ihnen zugestandene Bürger- oder Einwohnerrecht verfassungsmäßig befugt sein möchten. Auch dürfen sie sich ohne ausdrückliche Genehmigung des Senats zu keinen diplomatischen oder kommerziellen Aufträgen von irgendeiner Regierung gebrauchen lassen oder einen darauf hindeutenden Charakter annehmen.
8. Sämtliche Beamten und Offizianten des fürstlichen Postamts in Lübeck sind den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit der Stadt in allen Zivil-, Kriminal- und Polizeisachen unterworfen, jedoch unbeschadet ihrer ausschließlichen Abhängigkeit von des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Durchlaucht und der General-Postdirektion in allen Dienstsachen und unter folgenden, auf dieses Verhältnis sich beziehenden Beschränkungen:
a) es kann so wenig zur Sicherung der gerichtlich zu betreibenden Forderungen an einen Postbedienten, noch zur Vollziehung eines rechtlichen Erkenntnisses auf dessen Gehalt ein Arrest gerichtlich angelegt werden; dem Gläubiger bleibt nur überlassen, bei dem Postamt oder der General-Postdirektion auf Verfügung einer allmählichen Befriedigung anzutragen;
b) wenn das Vermögen oder der Nachlaß eines Postbedienten gerichtlich versiegelt wird, so ist dabei ein vom Postamte bestellter Bevollmächtigter zuzulassen, um die Amtspapiere, Amtsrechnungen und anderen etwa zum Amte gehörigen Gegenstände abzusondern und solche entweder sogleich auf Grund einer Nachweisung und gegen Quittung in Empfang zu nehmen oder sonst diese Papiere und Gegenstände unter beigesetztem Postsiegel vorerst beizubehalten. Der Bevollmächtigte kann auf Verlangen auch der Aufnahme beiwohnen und eine Abschrift des Bestandsverzeichnisses gegen die Gebühr begehren;
c) mit Verabfolgung des in gerichtlichen Verwahrsam gekommenen Vermögens oder Nachlasses eines Postbeamten an die Beikommenden wird solange Anstand genommen, bis von seiten des Postamts oder der General-Postdirektion erklärt sein wird, daß das fürstliche Postärar daran keine Ansprüche habe;
d) von einer kriminellen Untersuchung gegen einen Postbedienten sowie von der gegen denselben zu verhängenden Haft wird dem Postamte sofort vom Gerichte die Anzeige gemacht, um hinsichtlich der Dienstgeschäfte das Erforderliche verfügen zu können;

Digitized by Google

e) vor Erteilung eines Kopulationscheins an einen Postbedienten ist von dem Nachsuchenden der dienstherrliche Konsens zur Verheiratung beizubringen.

9. Zufolge des Dienstverhältnisses des Angestellten zu des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Durchlaucht und zu der General-Postdirektion und nach dem bestimmten Inhalte der denselben erteilten Dienstbestallungen bleibt:

a) die Erledigung solcher Klagen und Beschwerden gegen Individuen des fürstlichen Postamts, welche lediglich den Postdienst betreffen, der fürstlichen General-Postdirektion als Sache der Verwaltung überlassen. Sollte jedoch der Beschwerdeführer, sofern er zu dem fürstlichen Institute nicht gehört, durch eine solche Verfügung im Verwaltungswege seine Privatrechte verletzt oder aus den Handlungen und Verpflichtungen des Postamts in Lübeck zur Regreßforderung an das fürstliche Postärar sich rechtlich befugt glauben, so kann auf richterliches Erkenntnis angetragen werden, und ist die Sache sodann als Justizsache vor den Gerichten der Freien Stadt Lübeck zu verhandeln und von denselben mit Beobachtung des vorgeschriebenen Instanzenzugs zu entscheiden. Diese Berufung auf den Weg Rechtens gegen eine administrative Verfügung der General-Postdirektion wird jedoch auf den Präklusivtermin von 4 Wochen, vom Tage der Zustellung an gerechnet, beschränkt; nur muß zu dem Behuf in dem Erlasse selbst auf diese Beschränkung hingewiesen sein.

b) sollte ein Angestellter bei dem fürstlichen Postamt in Lübeck in Konkurs geraten, so genießt das fürstliche Postärar wegen der an den Gemeinschuldner habenden Forderungen aus Dienstverhältnissen dasselbe Vorzugsrecht, welches die Stadtschuld nach Lübischem Rechte hat;

c) lassen Angestellte des fürstlichen Postamts in Lübeck sich Dienstvergehen zu schulden kommen, so bleibt der General-Postdirektion im Verwaltungswege die Ahndung mittels Abzugs vom Gehalte, zeitweiliger Enthebung vom Dienste und Dienstentlassung;

d) bei Dienstverbrechen hingegen, wie in allen anderen Kriminalsachen, gebührt die peinliche Untersuchung und Bestrafung den Kriminalgerichten der Freien Stadt Lübeck, welchen zu dem Ende von dem fürstlichen Postamt oder der General-Postdirektion die zur Sache gehörigen Schriftstücke und Verhandlungen zu behändigen sind. Der General-Postdirektion bleibt sodann, wie jede den Dienst betreffende Veranstaltung, so auch namentlich die Verfügung einer einstweiligen Enthebung vom Dienst überlassen.

10. Die bei dem fürstlichen Postamt in Lübeck Angestellten sind allen gegenwärtigen und künftigen bürgerlichen Lasten und Abgaben unterworfen, jedoch mit folgenden Beschränkungen:

a) diejenigen Postbedienten, welche das Bürger- oder Einwohnerrecht haben, bleiben mit persönlichen Diensten verschont und sind namentlich auch vom wirklichen Wachtdienste gegen Erlegung des gesetzlichen Wachtgeldes frei, sobald sie über die Jahre der Pflichtigkeit zum aktiven Militärdienste hinaus sind;

b) die Angestellten, welche in keinem bürgerlichen Verhältnisse stehen, genießen außer der allgemeinen Befreiung von persönlichen Diensten noch die Befreiung von der ordentlichen und außerordentlichen unmittelbaren Einkommens-, Vermögens- oder Ge-

Digitized by Google

werbesteuer gegen Erlegung eines nicht zu erhöhenden mäßigen Pauschbetrags; sie haben alle nicht unmittelbaren Abgaben sowie die mit dem Eigentum oder der Bewohnung eines Grundstücks verbundenen Lasten jedoch verfassungsmäßig zu tragen;

c) das Posthaus bleibt von Militär-Einquartierung unter allen Umständen frei; die Bewohner desselben, welche beim Postamt angestellt sind, haben nur dann eine billige Einquartierungsteuer zu bezahlen, wenn die Stadt länger als einen Monat mit Einquartierung belegt ist.

Die übrigen Bewohner des Posthauses haben diese Steuer gleich allen übrigen Bürgern zu entrichten.

11. Zu Gunsten der von des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Durchlaucht getroffenen wohltätigen Veranstaltungen zur Unterstützung der Witwen und Waisen der Postbedienten entsagt die Stadt Lübeck auf den Nachlaß des ohne kundige Erben verstorbenen Angestellten des fürstlichen Postamts in Lübeck, welcher nicht das Lübeckische Bürger- oder Einwohner-Recht bei seinem Ableben noch hatte.

12. Die Stadt Lübeck genießt von dem Tage der ausgewechselten Ratifikationen dieses Vertrags an die Portofreiheit in dem ganzen gegenwärtigen und künftigen Umfange der fürstlich Thurn und Taxisschen Posten für ihren Briefverkehr in öffentlichen Angelegenheiten. Demgemäß sind die abgehenden Briefe mit dem Siegel der Stadt oder öffentlicher Behörden sowie die mit der Gegenzeichnung eines der beiden präsidierenden Herren Bürgermeister oder eines der beiden Syndiker frei von Porto; gleicher Freiheit genießen die ankommenden Schreiben an den Senat, an obrigkeitliche Behörden und an die gedachten Senatsmitglieder in öffentlichen Angelegenheiten.

Auf der fahrenden Post wird die Portofreiheit nur ausbedungen für Sendungen von Druckschriften und Akten in Angelegenheiten der Bundesversammlung in Frankfurt (Main). Das Auslage- und Transitporto, welches das fürstliche Postamt an andere Posten zu vergüten hat, wird unweigerlich vergütet. Die Portofreiheit leidet jedoch keinerlei Anwendung auf Briefe, Schriften und Akten in Privat-Rechtsachen.

Mißbräuchliche Benutzung der Portofreiheit wird der Senat auf desfallsige Anzeige sofort abzustellen nicht verfehlen.

Die Taxis-Lübecker Verträge von 1851 und 1857.

Nachdem die drei Hansestädte Lübeck, Hamburg und Bremen im Jahre 1851 sich bereit gezeigt hatten, dem Allgemeinen Deutschen Postvereine beizutreten, mußten die Postverhältnisse zwischen diesen Städten und Taxis, das dem Postvereine bereits angehörte, neu geregelt werden.

Das Verhältnis der Thurn und Taxisschen Postverwaltung zur Freien Stadt Lübeck wich von dem Verhältnisse zu den beiden anderen Hansestädten insofern ab, als der zwischen Lübeck und Taxis am 21. September 1819 abgeschlossene Postvertrag die Gerechtsame des fürstlichen Postamts in Lübeck nicht hinreichend sicherte. Nach dem Vertrage stand dem fürstlichen Postamte nämlich kein ausschließliches Recht auf die Briefbeförderung nach dem Taxisschen Versendungsgebiete zu, sondern es war dem Postamte der Stadt ebenfalls die Befugnis gewahrt, Briefe dahin zu sammeln und zu beför-

Digitized by Google

dern. Von der Befugnis hatte das Stadtpostamt auch ausgiebig Gebrauch gemacht. Dazu kam noch, daß das fürstliche Postamt zur Versendung seiner Briefe sich vertragsmäßig der Beförderungsmittel des Stadtpostamts bedienen mußte; infolgedessen vermochte das Stadtpostamt zu verhindern, daß die Taxisschen Briefe mit neueren und schnelleren Verbindungen, z. B. mit der im Oktober 1851 eröffneten Lübeck–Büchener Eisenbahn, befördert wurden. Die Folge davon war, daß die Bevölkerung ihre bisher durch das fürstliche Postamt beförderten Briefschaften nach den mit der Eisenbahn schneller zu erreichenden Orten dem Stadtpostamt übergab. Die Benutzung des einzigen noch zu Gebote stehenden städtischen Reitpostkurses zwischen Lübeck und Hamburg war dem fürstlichen Postamte durch ein mit den inzwischen eingeführten billigeren Briefportosätzen nicht mehr im Einklange stehendes hohes Durchgangsporto erschwert. Trotz allen Bemühungen der Taxisschen Verwaltung fand sich der Lübecker Senat zu einer Ermäßigung dieses hohen Durchgangsportos nicht bereit, weil er der Taxisschen Verwaltung den Betrieb des ohnehin nicht einträglichen fürstlichen Postamts verleiden und dieses überhaupt verdrängen wollte. Da der Versuch einer Vereinbarung mit dem Senate keinen Erfolg hatte, wurden als Gegenmaßnahme seit dem am 1. Mai 1851 vollzogenen Anschlusse des fürstlichen Postamts an den Postverein die mit der Lübeck–Hamburger Reitpost zu befördernden Lübecker Briefe von der Taxisschen Verwaltung mit einem Portozuschlage belegt. Der Lübecker Senat wollte sich das nicht gefallen lassen und drohte der fürstlichen Postverwaltung mit Vergeltungsmaßregeln. Infolgedessen sah diese sich veranlaßt, zur Offenhaltung der Verbindungen ihres Postamts in Lübeck die Gründer des Postvereins, in erster Linie Preußen, um ihr Einschreiten gegen den Lübecker Senat zu bitten. Der Schritt hatte den gewünschten Erfolg, denn der Senat zeigte sich nun entgegenkommender. Doch blieb ein von Taxis unternommener Versuch, dem fürstlichen Postamt in Lübeck auch die schnellere Verbindung über Schweden zu eröffnen, infolge der Beteiligung der Freien Stadt Lübeck bei diesem Postkurse für den Augenblick erfolglos. Dagegen war es Taxis durch geeignete Schritte bei dem preußischen General-Postamte schon früher gelungen, dem fürstlichen Postamt in Lübeck die seit zwanzig Jahren fast ganz verloren gegangene Briefbeförderung nach und aus den westlichen Provinzen Preußens wieder zu verschaffen und dabei zugleich die preußische Postverwaltung zur Offenhaltung und Erleichterung der Verbindungen des fürstlichen Postamts in Lübeck anzuregen.

Das Verhältnis dieses Postamts zu Preußen war überhaupt günstiger als das der anderen fürstlichen Postämter in den Freien und Hansestädten, weil Preußen in Lübeck beim Anschlusse der Taxisschen Verwaltung an den Postverein keine weiteren Ansprüche als die Beibehaltung der dem dortigen freistädtischen Postamte (Stadtpostamt) übertragenen Agentur für die Beförderung der ihm vertragsmäßig zustehenden russischen Briefe geltend gemacht und der fürstlichen Postverwaltung die Vereinbarung mit der Freien Stadt Lübeck wegen Abgrenzung der beiderseitigen Befugnisse anheimgestellt hatte. Die Taxissche Postverwaltung mußte auf das möglichst baldige Zustandekommen einer vertraglichen Regelung der Postverhältnisse in Lübeck um so höheren Wert legen, als das Stadtpostamt unterdessen infolge Eröffnung der Büchener Eisenbahn, deren Benutzung durch das Taxissche Postamt von der Genehmigung des Lübecker Senats abhing, das Mittel erlangt hatte, die bisher vom Taxisschen Postamte beförderte Briefpost an sich zu ziehen und den Besitz des Postamts für die fürstliche Verwaltung zu einer durch seine Kostspieligkeit lästigen Bürde zu machen.

Digitized by Google

Weil die dem Taxisschen Beauftragten bei den Unterhandlungen mit Lübeck gestellte Aufgabe angesichts der für die Stadt so außerordentlich günstigen Umstände schwierig war, wurde er ermächtigt, auf einzelne Zweige des Beförderungsdienstes zu verzichten, um dadurch die übrigen zu sichern. Nur sollte er darauf dringen, daß Lübeck der Beitritt zum Postverein erst dann gestattet werde, wenn es die der Taxisschen Verwaltung in Lübeck zustehenden Postgerechtsamen durch einen besonderen Vertrag ausdrücklich anerkannt hätte. Dadurch, daß man den Taxisschen Ober-Postmeister Voigt aus Hamburg, einen hervorragend tüchtigen Beamten, zu den Verhandlungen zuzog, wurde dem fürstlichen Bevollmächtigten sachkundige Unterstützung gewährt und seine Aufgabe wesentlich erleichtert. Die mit dem Lübecker Bevollmächtigten Senator Dr. Curtius gepflogenen Verhandlungen führten am 22. November 1857 zu einer Vereinbarung in Form eines Nachtrags zu dem Vertrage vom 21. September 1819. In dem Nachtragsvertrage, der wie alle übrigen Anschlußverträge für die Dauer des deutschen Postvereinsvertrags gelten sollte, wurde die Zuständigkeit des fürstlichen Postamts und des Stadtpostamts in Lübeck in gleicher Weise geregelt wie in dem Vertrage der Taxisschen Verwaltung mit Preußen vom 2. August 1850 und in der gleichartigen Übereinkunft mit Bremen. Der Freien Stadt Lübeck mußte jedoch eine fortlaufende Entschädigung zugestanden werden, weil sie auf den vom Stadtpostamte bis dahin vertragsmäßig ausgeübten Wettbewerb bei der Sammlung und Beförderung der nach dem Taxisschen Verkehrsbereiche gerichteten Sendungen verzichtete und auch den Zeitungsvertrieb aufgab, der fast ausschließlich vom Stadtpostamte besorgt worden war. Der Entschädigungsbetrag wurde auf jährlich 500 Taler festgesetzt. Durch die Vereinbarung beseitigte die fürstliche Postverwaltung auf einigen wichtigen Gebieten die Nebenbuhlerschaft des Stadtpostamts und sicherte dem fürstlichen Postamt auch für die Zukunft die beliebige Benutzung der Postkurse und Beförderungsmittel des Lübecker Stadtpostamts. Im Artikel 5 des Abkommens verpflichteten sich beide Postverwaltungen, alle Briefe, die im Widerspruche mit den im Artikel 1 abgegrenzten Briefsammlungsbefugnissen ihren Postanstalten angeboten, oder ihnen von auswärts zugeführt, oder in einem Briefkasten vorgefunden würden, unter Vergütung darauf haftender Auslagen und des etwa erhobenen Frankos sich gegenseitig zuzuweisen. Die fürstliche Verwaltung verpflichtete sich, für die Briefe keine höheren Sätze als die des deutschen Postvereins zu erheben.

Der dem fürstlichen Postamte zufallende Zeitungsvertrieb stellte eine ansehnliche Verbesserung der Einkünfte in Aussicht, so daß Grund zu der Hoffnung vorhanden war, daß die bisher ungünstigen Ertragsverhältnisse dieser Postanstalt sich bessern würden. Jedenfalls war die Stellung des fürstlichen Postamts in Lübeck durch den Vertrag auf eine Reihe von Jahren befestigt und der Umfang seiner Gerechtsamen gesichert. Die zwischen den beiderseitigen Bevollmächtigten getroffenen Abmachungen wurden vom Lübecker Senat und der Bürgerschaft einerseits sowie vom Fürsten von Thurn und Taxis anderseits am 11. und 29. Dezember 1851 genehmigt. Der Vertrag trat am 1. Januar 1852 in Wirksamkeit.

Zwischen dem Lübecker Postdepartement und Taxis entstanden im Jahre 1855 Meinungsverschiedenheiten darüber, ob die Briefe nach Großbritannien, die über Belgien und weiter über französische Häfen geleitet werden sollten, durch das Stadtpostamt oder durch das fürstliche Postamt angenommen und befördert werden müßten. Die beteiligten Verwaltungen legten indes der Frage erst von dem Zeitpunkt an größere Bedeutung bei, als wegen der Einsammlung und Beförderung der nach Großbritannien gerichteten Briefe

Digitized by Google

mit Vorschüssen (Nachnahmen) und Barzahlungen Erörterungen nötig wurden. Mit der Beilegung der Streitigkeiten wurden der Bevollmächtigte zur Münchener Postkonferenz, Fürstlich Thurn- und Taxisscher General-Postdirektionsrat Dr. Bang und der Lübecker Stadtpostdirektor Lingnau beauftragt; beide waren auch zur Abschließung eines Nachtragsvertrags zum Vertrage vom 22. November 1851 ermächtigt.

Die Verhandlungen nahmen für Taxis einen befriedigenden Verlauf, denn obwohl das Erträgnis des Streitgegenstandes nur auf 6 Reichstaler jährlich veranschlagt wurde, erzielte Taxis durch seinen Verzicht auf die Beförderung der bezeichneten Briefe eine Entschädigung von 100 Reichstalern. Das weitgehende Zugeständnis der lübeckischen Stadtpostverwaltung findet seine Erklärung in dem Wunsche der Stadt, durch Beseitigung aller Streitigkeiten der vom Senate erstrebten Vereinigung des fürstlichen Postwesens mit dem aufblühenden Stadtpostwesen Vorschub zu leisten. Hieraus erklärt sich auch, daß der Senat anläßlich des Vertragsabschlusses dem Dr. Bang mit Zustimmung der fürstlichen Verwaltung eine goldene Tabaksdose überreichen ließ, eine Höflichkeit, die von der fürstlichen Postverwaltung durch Überreichung einer goldenen Tabaksdose an den Stadtpostdirektor Lingnau erwidert wurde; diese muß recht kostbar gewesen sein, denn die fürstliche Verwaltung gab 286 Taler dafür aus.

In dem in München am 25. Februar 1857 abgeschlossenen Nachtragsabkommen war folgendes bestimmt.

1. Die fürstliche Postverwaltung verzichtet der Lübecker Stadtpostverwaltung gegenüber auf die Einsammlung, Beförderung und Verteilung aller Briefe nach und von Großbritannien, Irland und sämtlichen überseeischen Ländern, die fortan allgemein und ausschließlich zum Geschäftsbereiche der Lübecker Postverwaltung gehört, während diese für den Verzicht eine jährliche Entschädigung von einhundert Talern Preußisch Kurant an die Taxissche Postverwaltung zahlt.
2. In bezug auf die Nachnahme- und Barzahlungsendungen, die — nach Ländern des Taxisschen Geschäftsbereichs bestimmt — in Lübeck aufgegeben werden, soll es, wie folgt, gehalten werden.
   a) Dem fürstlichen Postamte wird die Annahme und Beförderung von Nachnahmesendungen, wenn es sich um Briefe handelt, ausschließlich überwiesen und ebenso
   b) die Annahme und Beförderung von Briefen mit Barzahlungen nach dem Taxisschen Gebiet (ausgenommen Hamburg und Bremen). Dagegen soll
   c) die Annahme und Beförderung von Briefen mit Barzahlungen nach den übrigen Postvereinsgebieten — also auch nach Bayern, Württemberg und Baden — und nach dem Vereinsauslande dem Stadtpostamt in Lübeck allein zustehen. Ausnahmsweise ist dem fürstlichen Postamte gestattet, Briefe mit Barzahlungen nach den zum Taxisschen Geschäftsbereiche gehörenden Vereinsauslande insoweit anzunehmen, als solche Sendungen nach den Verträgen mit den ausländischen Postverwaltungen mit der Briefpost befördert werden müssen und können.
3. Bezüglich der der Freien Hansestadt Lübeck vertragsmäßig zugesicherten Portofreiheit für reine Staatsdienst-Angelegenheiten im Umfange des fürstlich Thurn- und Taxisschen Postverwaltungsgebiets wird bestimmt, daß die Unterzeichnung eines der präsidierenden Herren Bürgermeister oder eines der beiden Syndiker auf den Briefaufschriften nicht mehr erforderlich sein, sondern daß es genügen soll,

Digitized by Google

wenn die Briefe gemäß Artikel 28 des revidierten Postvereinsvertrags als »Officialsache« bezeichnet und mit einem Staatsdienstsiegel verschlossen sind und auf der Brief-Aufschriftseite die absendende Behörde oder der dieser Behörde präsidierende Senator angegeben ist.

Das Übereinkommen trat am 1. Juli 1857 in Kraft und blieb bis zur Aufhebung der Taxisschen Post gültig.

Die geplante Vereinigung des städtischen Postamts mit dem fürstlichen Postamte.

Im November 1853 meldete der Taxissche Ober-Postmeister Voigt in Hamburg, zu dessen Aufsichtsbereiche das fürstliche Postamt in Lübeck gehörte, daß der Lübecker Stadtpostdirektor Lingnau ihm in vertraulicher Weise einen Plan zur Vereinigung des fürstlichen Postamts mit dem Stadtpostamte mitgeteilt habe. Der Plan lief darauf hinaus, die Verwaltung des fürstlichen Postamts dem Stadtpostamte gegen eine Vergütung zu überlassen. Die Bearbeitung aller Sendungen sollte ausschließlich von Stadtlübecker Postbeamten besorgt werden, während die fürstlichen Gerechtsamen im übrigen auf das bündigste gesichert und die dem fürstlichen Ärare zustehenden Postgebühren ihm nach wie vor zufließen sollten. Zu dem Zwecke sollte der Taxisschen Verwaltung die Anstellung eines fürstlichen Prüfungsbeamten freistehen, und das fürstliche Postschild sollte neben dem städtischen Postschild aufgehängt werden; auch sollte der Stadtpostdirektor verpflichtet sein, die Verordnungen und Weisungen der fürstlichen General-Postdirektion in Frankfurt hinsichtlich des fürstlichen Postdienstes in Lübeck auszuführen. Der Plan beruhte auf der Voraussetzung, daß das fürstliche Postamt in Lübeck, statt Überschüsse abzuwerfen, einen beträchtlichen Zuschuß erforderte.

Daß die angebliche Privatansicht des Stadtpostdirektors Lingnau auf einem von den Lübecker Staatsbehörden bereits festgestellten Plane beruhte, darauf deutete schon die Zusicherung Lingnaus hin, eine solche Verständigung werde vom Senate wie von der Bürgerschaft mit großem Beifall aufgenommen werden; ferner ging aus einer an die General-Postdirektion in Frankfurt gelangten Abschrift eines Berichts des Lübecker Stadtpostamts hervor, daß der Plan bereits seit längerer Zeit erwogen wurde. Da der Lübecker Staatsregierung eben erst bei Erbauung der Eisenbahnstrecke von Lübeck nach Büchen die Zustimmung zur Errichtung eines selbständigen dänischen Postamts abgerungen worden war, wodurch die lübeckische Staatskasse eine fühlbare Einbuße erlitt, vermutete die fürstliche Postverwaltung, daß durch die Vereinigung des fürstlichen mit dem freistädtischen Postwesen der städtische Einnahmeausfall gedeckt und das Taxissche Postwesen aus Lübeck Schritt vor Schritt verdrängt werden solle. Selbstverständlich war, daß ein Zugeständnis dieser Art, in welcher Form es auch immer gemacht werden mochte, nur unter außerordentlich großen Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten würde wieder zurückgenommen werden können. Die General-Postdirektion in Frankfurt war sich auch darüber klar, daß der Besitzstand des fürstlichen Hauses durch diesen Plan geschmälert, und daß die Taxissche Verwaltung durch Aufgabe ihres selbständigen Postamts in eine Gemeinschaft mit ihrem natürlichen, ohnehin überlegenen Gegner eintreten würde. Im übrigen würde der gemeinsame Postamtsvorsteher bei einem Widerstreite der Vorteile beider Postverwaltungen natürlich die Anordnungen der lübeckischen Regierung befolgen und die Taxisschen Weisungen außer acht lassen, so daß das fürstliche Haus die Selbständigkeit seiner Rechte einbüßen und sich auch nicht des Schutzes zu erfreuen haben würde, den ein anerkannter eigener Besitzstand gewährt.

Digitized by Google

Angesichts dieser Sachlage lehnte die fürstliche General-Postdirektion den Vereinigungsvorschlag des Stadtpostdirektors Lingnau ab. Der Senat von Lübeck hielt jedoch an seinem Plane fest und richtete unterm 24. April 1858 unmittelbar an die Taxissche Verwaltung ein Schreiben, worin er die Übernahme der fürstlichen Postanstalt in Lübeck durch das Stadtpostamt erneut anregte. Durch das Schreiben wurde die fürstliche General-Postdirektion jedoch in ihrer bereits früher gehegten Überzeugung befestigt, daß von der Stadt Lübeck eine völlige Verdrängung des fürstlichen Postwesens beabsichtigt sei.

Die Verwaltungskosten für das fürstliche Postamt in Lübeck betrugen für das Verwaltungsjahr 1858/59 8335 ℳ 11 Sch.; in dem Betrage war allerdings das Witwengehalt für die Witwe des früheren Postamtsvorstehers in Höhe von 800 ℳ mit enthalten. Da die Einnahmen des Postamts wesentlich geringer waren, mußte die Taxissche Verwaltung schon seit Jahren einen nennenswerten Zuschuß leisten. Indes war im Jahre 1858/59 infolge des immer mehr zunehmenden Verkehrsaufschwunges ein Wachsen des Erträgnisses zu erkennen. Ungeachtet der Besserung der Verhältnisse war die General-Postdirektion in Frankfurt der Ansicht, daß, wenn man die Sache lediglich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachten wollte, sich die sorgsame Erwägung des vom Senate gemachten Vorschlags empfehlen würde, denn durch die Vereinigung würde zweifellos eine wesentliche Ersparnis an Verwaltungskosten eintreten. Recht fraglich jedoch erschien es der General-Postdirektion, ob die der fürstlichen Postkasse zukommenden Portoerträgnisse ihr auch in vollem Umfange vergütet werden würden. Das Schreiben des Senats an die fürstliche Postverwaltung enthielt übrigens verschiedene Beschwerden, die von der Lübecker Einwohnerschaft gegen die Taxissche Postanstalt erhoben worden waren. Vor allem beklagte man sich darüber, daß das Postamt nachmittags von 1 bis 4 Uhr geschlossen sei. Ferner wurde bemängelt, daß auf dem neuen Bahnhof in Lübeck keine Taxissche Postzweigstelle bestehe, und daß Taxis auch keine Briefkasten und »Briefsammlungen« in der Stadt eingerichtet habe.

Auf den in der Angelegenheit erstatteten Bericht der General-Postdirektion verfügte der Fürst, »daß eine Vereinigung des diesseitigen Postamts zu Lübeck mit dem dortigen Stadtpostamte in keiner Weise in Aussicht zu nehmen sei.«

Das Taxissche Postamt in den letzten Jahren seiner Wirksamkeit.

Das Thurn- und Taxissche Postamt beförderte in den letzten $1^1/_2$ Jahrzehnten seiner Tätigkeit nur Briefsendungen nach dem Taxisschen Postbezirke (mit Ausnahme von Hamburg und Bremen) sowie nach Bayern, Württemberg, Baden, Hohenzollern, der Schweiz, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Spanien, Portugal, Italien, der Lombardei, Venetien, Tirol, Vorarlberg, Österreich ob der Ens, ferner nach den außerdeutschen Ländern, wohin die Briefpostbeförderung durch eins der genannten Länder stattfand, ausgenommen die durch Belgien zu befördernden Briefschaften nach Großbritannien und allen Ländern jenseits des Atlantischen Meeres.

Das Postamt, das sich bis zum Schlusse seiner Wirksamkeit im Hause Mengstraße 1 befand, bediente sich zu seinen Postbeförderungen zuletzt lediglich der Eisenbahnzüge von und nach Büchen. Die Schalter waren im Sommer von 7 Uhr vormittags bis 9 Uhr nachmittags und im Winter von 8 Uhr vormittags bis 9 Uhr nachmittags offen, ausgenommen an Sonn- und Festtagen, an denen sie von 1 bis 3 Uhr nachmittags geschlossen blieben. Die Bestellung der eingegangenen Sendungen geschah im Sommer von 7 Uhr morgens bis 8 Uhr abends und im Winter von 8 Uhr morgens bis 8 Uhr

Digitized by Google

abends jedesmal sogleich nach der Ankunft der Posten. Damit die Empfänger die unverzögerte Bestellung prüfen konnten, wurden die Briefe auf der Rückseite mit dem Ankunftstempel und der Bestellungsnummer bedruckt. Das Bestellgeld für die Sendungen wurde im allgemeinen nach denselben Grundsätzen erhoben wie beim Stadtpostamt. Eine Postzweigstelle am Bahnhofe besaß Taxis nicht.

Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 führten zur Aufhebung des gesamten Taxisschen Postbetriebs in Deutschland. Infolgedessen ging der Geschäftsbetrieb des fürstlichen Postamts in Lübeck am 1. Juli 1867 auf das Stadtpostamt über.

Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrhunderts[1]).

Von Ober-Postinspektor Teubner in Königsberg (Pr.).

Dänemark.

Dem Königreiche Dänemark hatte eine eigene Postanstalt in Lübeck zugestanden werden müssen, als es sich um die Herstellung der — im Jahre 1851 eröffneten — Eisenbahnlinie von Lübeck nach Büchen handelte. Die Linie ging durch das damals unter dänischer Oberhoheit stehende Herzogtum Lauenburg, und die Krone Dänemark ließ sich die günstige Gelegenheit nicht entgehen, für ihren Postbetrieb und damit zugleich für ihre Finanzen einen stattlichen Vorteil herauszuschlagen. Bevor im Jahre 1852 ein dänisches Ober-Postamt in Lübeck eingerichtet wurde, wirkte dort das Lübecker Stadtpostamt im Namen und Auftrage der dänischen Krone zugleich als »Königlich Dänisches Postamt« und unterzeichnete auch so seinen amtlichen Schriftwechsel im Postverkehr mit dänischen Postanstalten und Behörden. Ferner wurden bis zu jenem Zeitpunkte die Vorsteher des Stadtpostamts bei ihrer Vereidigung als solche gleichzeitig von der dänischen Regierung als dänische Postmeister in Eid und Pflicht genommen. Für die Besorgung der dänischen Posten bezogen die Stadtpostmeister einen Anteil von 10 v. H. des im Verkehr mit dänischen Postanstalten erhobenen Portos.

Die dänischen Postkurse vermittelten vertragsmäßig nur den Verkehr zwischen Lübeck und Dänemark; dagegen durfte Lübeck geschlossene Briefpakete gegen eine von Dänemark zu zahlende Durchgangspostgebühr durch dänisches oder unter dänischer Oberhoheit stehendes Gebiet und durch Holstein nach Hamburg abfertigen und von da empfangen. Früher war der Durchgang kostenfrei gewesen. Im Jahre 1817 kündigte aber Dänemark den im Jahre 1723 mit Lübeck geschlossenen Postvertrag mit dem Eröffnen, daß vom 1. Juli 1817 ab zwischen Lübeck und Hamburg nur die kgl. dänische Reitpost und Fahrpost verkehren dürfe und keine andere Post daneben geduldet werden würde.

Im Jahre 1852 wurde in Lübeck ein selbständiges dänisches Ober-Postamt eröffnet, dessen Verwaltung fortan nicht mehr der freistädtische Postmeister,

[1]) Quellen: Akten des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg. Stephan, Geschichte der Preußischen Post; Berlin 1859. Stieda, Hamburg und Lübeck im Postverkehr mit Mecklenburg; Hamburg 1898. Möller, Geschichte des Landes-Postwesens in Mecklenburg-Schwerin; Schwerin 1897. Posthandbuch für Lübeck; Lübeck 1854.

Digitized by Google

sondern ein höherer dänischer Postbeamter besorgte. Gleichzeitig wurde der dänische Postdienst aus dem Schütting nach dem Hause Königstraße 657 verlegt. Das Ober-Postamt beförderte Brief- und Fahrpostsendungen nach den Kgl. Dänischen Staaten, dem Fürstentume Lübeck (Eutin und Schwartau), nach Schweden und Norwegen mit den von Lübeck oder Travemünde abgehenden Dampf- oder Segelschiffen, wenn die Beförderung dahin über dänische Häfen stattfand, ferner Fahrpostsendungen (Pakete und Gelder) nach Hamburg und nach Bergedorf. Es benutzte die drei ankommenden und abgehenden Eisenbahnzüge zwischen Lübeck und Büchen, ferner je eine Personenpost 1. nach Neustadt über Schwartau, 2. nach Eutin über Schwartau und 3. nach Hamburg über Oldesloe sowie endlich Dampfschiffsposten nach Dänemark, Schweden und Norwegen. Für abgehende Sendungen wurde, wenn der Absender einen Posteinlieferungschein verlangte, neben dem Porto ein Scheingeld von 1 Schilling erhoben. Für ankommende Sendungen wurde Bestellgeld, und zwar in gleicher Höhe wie beim Stadtpostamte, berechnet und vom Empfänger eingezogen. Im dänischen Postgebiet und für Sendungen nach Dänemark hatte der Absender das Porto stets im voraus zu entrichten. Bei Verlust eines Einschreibbriefs wurden 10 Taler Reichsmünze Ersatz gewährt. Das dänische Ober-Postamt war im Sommer von 7 V. bis 9 N., im Winter von 8 V. bis 9 N. für den Verkehr geöffnet; an Sonn- und Festtagen blieben die Diensträume von 1 bis 3 N. geschlossen. Wie das Stadtpostamt unterhielt auch das dänische Ober-Postamt seit dem Jahre 1852 auf dem Bahnhof im Empfangsgebäude eine Postexpedition zur Annahme von Briefen und Päckereien, die eine Stunde vor Abgang der Eisenbahnzüge geöffnet und 15 Minuten vor Abgang der Züge für den Verkehr mit den Versendern geschlossen wurde. Während der ganzen Zeit seines Bestehens wurde das dänische Ober-Postamt vom Ober-Postamtsdirektor und Kammerherrn, Major Ernst Frederik von Holstein geleitet.

Als die Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg nach dem Kriege von 1864 wieder von Dänemark abgetrennt worden waren, mußte die dänische Postverwaltung die Abfertigung der dänischen Post in Lübeck vom 1. April 1864 ab dem Stadtpostamt abtreten. Am 1. Mai 1868 wurde das dänische Ober-Postamt in Lübeck auf Grund eines zwischen dem Norddeutschen Bunde und dem Königreiche Dänemark abgeschlossenen Vertrags gegen eine an Dänemark zu zahlende einmalige Abfindung von 220 000 Talern für immer aufgehoben.

Die Beziehungen zwischen dem Lübecker Senat und dem dänischen Ober-Postamte müssen in den letzten Jahren seines Bestehens recht freundlich gewesen sein, denn im September 1867 äußerte der Senat unter Bezugnahme auf die bevorstehende Auseinandersetzung mit Dänemark wegen Aufhebung des Ober-Postamts den Wunsch, daß dem dänischen Ober-Postamtsdirektor, der sich während einer fünfzehnjährigen Amtstätigkeit in Lübeck unter teilweise schwierigen Verhältnissen die allgemeine Anerkennung und Zuneigung erworben habe, beim Ausscheiden aus seiner Stellung eine möglichst vollständige Entschädigung von der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes zuerkannt werde. Dem Wunsche des Senats ist entsprochen worden.

Preußen.

Bis zum Jahre 1813 machte die preußische Postverwaltung keine Versuche mehr, in Lübeck Fuß zu fassen, nachdem ein gleichartiger, genau 100 Jahre früher unternommener fehlgeschlagen war. Im Jahre der Befreiung Lübecks vom französischen Joche und nach Aufhebung des dortigen französischen Postamts einigte sich das Hof-Postamt in Berlin mit dem preußischen

Digitized by Google

Konsul Jarck in Lübeck dahin, daß er die Einsammlung der von Lübeck über Lenzen gehenden und die Bestellung der in Lübeck auf diesem Wege einlaufenden Briefe, ebenso wie deren Beförderung zwischen Lenzen und Lübeck, gegen Bezug von zwei Dritteln des für die Strecke anzurechnenden Portos übernehmen solle. Die Beförderung über Lenzen war eine vorübergehende, durch den Krieg bedingte Maßnahme. Früher war der Berlin-Lübecker Briefbeutel mit der Berlin-Hamburger Post bis zum preußischen Postamt in Boizenburg gesandt worden, wo ihn der die freistädtische Reitpost zwischen Boizenburg und Lübeck befördernde Postillion in Empfang nahm; diese Kursverbindung wurde nach dem Frieden auch wiederhergestellt. Der preußische »Postorganisations-Kommissarius« Frederking kam im Jahre 1814 nach Lübeck; infolge seines Berichts wurde das Verhältnis zwischen dem Hof-Postamt in Berlin und dem preußischen Konsul in Lübeck aufgehoben und die Verbindung mit dem Stadtpostamte wiederhergestellt, nicht ohne Widerspruch der mecklenburgischen Regierung.

Ende der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts richtete die Petersburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine unmittelbare Verbindung nach Lübeck ein. Da während des Bestehens der Verbindung Briefe nach den Hansestädten, England, Frankreich und den Niederlanden auf dem Seewege schneller befördert werden konnten als auf dem Landweg über Tauroggen und Memel, begann die russische Postverwaltung diese Briefe mittels Dampfschiffs nach Lübeck zu senden. Nach Artikel 3 des Postvertrags vom Jahre 1821 war sie zwar verpflichtet, die Postsachen nur an Preußen auszuliefern; anderseits ließ sich aber nicht verkennen, daß das Wohl der russischen, englischen, niederländischen und eines Teiles der preußischen Untertanen und die Forderungen des Verkehrs im allgemeinen empfindlich verletzt worden wären, wenn Preußen durch Geltendmachung seines unbestrittenen Rechtes den Postverkehr von der vorteilhafteren Verbindung ausgeschlossen hätte. Freilich drohte der preußischen Staatskasse bei Auslieferung jener zahlreichen Postsendungen an das Stadtpostamt in Lübeck ein beträchtlicher Verlust. Um die Geld- und Handelsrücksichten miteinander zu versöhnen und auch den Staatsbedürfnissen zu genügen, die die kraftvolle Behauptung eines erworbenen Rechtes erheischen, bot sich das Mittel dar, in Lübeck eine preußische Postagentur zu errichten, an die die mit den Dampfschiffen aus Petersburg ankommenden Postsachen zur Weiterbeförderung zu überweisen waren, während die nach Petersburg bestimmten Postsachen, die von den preußischen Postämtern in Hamburg und Berlin über Boizenburg der preußischen Postagentur in Lübeck in Paketen zugesandt werden würden, von da unmittelbar an Bord des Dampfschiffs ausgeliefert werden sollten. Die russische Postverwaltung war mit dem Plane einverstanden, denn er ermöglichte ihr, ihrer Verpflichtung gegen Preußen zur Auslieferung der Postsachen zu genügen, ohne die Vorteile des Seewegs aufzugeben. Doch war das Gelingen bei der Eifersucht der fremden Verwaltungen hinsichtlich der hanseatischen Postverhältnisse und dem begreiflichen Widerstande des Lübecker Senats noch sehr zweifelhaft. Gleichwohl kam unterm 23. Mai 1829 ein Vertrag mit dem Senat über die Errichtung einer preußischen Postagentur in Lübeck zustande. Obgleich durch die Postagentur die Rechte und Befugnisse des Stadtpostamts nicht verletzt werden sollten, waren vor Abschluß des Vertrags mancherlei Schwierigkeiten zu beseitigen, da die Hansestädte — nach dem Zeugnisse der Geschichte mit gutem Grunde — gegen jede fremde Postanlage Mißtrauen hegten.

Nach dem Vertrage sollte jedesmal der Vorsteher des Stadtpostamts zum preußischen Postagenten gewählt werden. Er hatte die mit den Dampfschiffen von Petersburg ankommende und dorthin über Lübeck abgehende

Digitized by Google

Briefpost abzufertigen. Für die Beförderung der Postsachen zwischen Lübeck und Boizenburg empfing die Lübecker Postverwaltung 3 (später 2) Schilling Lübisch für jeden Brief, wofür gleichzeitig die Besorgung bis an Bord des Dampfschiffs zu bewirken war. Die Einsammlung und Verteilung der aus Lübeck selbst abgehenden oder dahin bestimmten Briefe führte lediglich das Stadtpostamt aus. Der Vertrag war auf die Dauer des preußisch-russischen Postvertrags vom Jahre 1821 abgeschlossen und erstreckte sich auf alle zwischen Lübeck und den russischen Häfen fahrenden Dampfschiffe. Der erste preußische Postagent in Lübeck war der Stadtpostmeister Lippen; er erhielt aus der preußischen Postkasse ein Gehalt von 1200 ℳ Kurant = 480 Taler jährlich.

Am 1. Dezember 1851 wurde in Berlin von dem preußischen Bevollmächtigten, Geheimen Ober-Postrat Metzner und dem hanseatischen Bevollmächtigten, Senator Curtius ein Vertrag abgeschlossen, durch den die Postbeziehungen Preußens zu Lübeck nach den Grundsätzen des inzwischen in Wirksamkeit getretenen Deutsch-Österreichischen Postvereinsvertrags neu geordnet wurden. Einige abweichende Verhältnisse erforderten dabei besondere Festsetzungen. So bestimmte Artikel 1, daß Lübeck für Briefe aus Preußen nach Lübeck — für die Preußen nach dem Postvereinsvertrage das ganze Porto bezog, mithin auch das auf Mecklenburg und Lauenburg entfallende Durchgangsporto zu bestreiten gehabt hätte — das Durchgangsporto zu zahlen habe, weil Lübeck früher die preußischen Briefpakete mit einer eigenen Reitpost von Boizenburg nach Lübeck, für die es das freie Postdurchgangsrecht durch Mecklenburg und Lauenburg erworben hatte, beförderte und später die preußischen Briefpakete durch Vermittelung der Mecklenburger oder Mecklenburg-Lübecker Verbindungspost auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn entgegennahm. Bei den Briefen aus Lübeck nach Preußen bezog Lübeck das Porto und hatte demgemäß auch das etwaige Durchgangsporto zu bestreiten. Nach Artikel 8 erhielt das Stadtpostamt für die Briefe aus Lübeck selbst, die mit Dampfschiffen nach Rußland abgingen, das volle Vereinsporto; für die mit den Dampfschiffen aus Rußland in Lübeck ankommenden Briefe aber bezog Preußen das Vereinsporto. Gegen das Zugeständnis des vollen Portos für die Briefe aus Lübeck nach Rußland fiel das im Vertrage vom 23. Mai 1829 vereinbarte Gehalt weg, das der Vorsteher des Lübecker Stadtpostamts in seiner Eigenschaft als preußischer Postagent bezog. Obwohl Lübeck hiernach am Portobezuge für die Postsachen teilnahm, bestritt doch Preußen gemeinschaftlich mit Rußland nach wie vor die Kosten der Seebeförderung, und es blieb auch im übrigen bei den Bestimmungen des Vertrags vom 23. Mai 1829.

Der zwischen der preußischen und der Taxisschen Verwaltung am 2. August 1850 abgeschlossene, die Verhältnisse der beiderseitigen Postanstalten in den Hansestädten betreffende Vertrag enthielt im Artikel 12 folgende Bestimmung: Die preußische Postverwaltung nimmt in Lübeck bloß ihre dermalen dem dortigen Stadtpostamt übertragene Agentur für Übernahme und Abgabe der vertragsmäßig gegenseitig unmittelbar auszuliefernden russischen Korrespondenz in Anspruch.

Mecklenburg.

Die mecklenburgische Regierung eröffnete am 21. August 1803 der Kammer, daß sich die Möglichkeit böte, durch Einrichtung einer neuen Post dem ebenso mißbräuchlichen, wie dem Postregal nachteiligen Goebelschen Fuhrwerke (Goebel war früher Unternehmer der Fahrpost zwischen Lübeck und Wismar) ein Ende zu machen. Da die Kammer aber an dem gehofften Erfolge zweifelte, trat die Regierung einstweilen mit dem damaligen Unternehmer der Postfahrt, dem Lübecker Bürger Neese, in Verbindung und einigte sich mit ihm im Jahre 1804 dahin, daß er das Postgeld für alle zwischen

Digitized by Google

Lübeck, Grevesmühlen und Wismar zu befördernden Briefsendungen sowie für Postpakete zwischen Grevesmühlen und Lübeck posttäglich in Wismar abliefern sollte. Neese erhielt fortan das Porto für Sendungen zwischen Lübeck und Grevesmühlen und das Fahrgeld für alle Reisenden, obgleich der Reisenden in der Vereinbarung überhaupt nicht gedacht war. Durch Verordnung vom 10. Mai 1806 wurden die Vereinbarungen für Neeses Lebzeiten anerkannt. Wider Erwarten suchte Neese aber die Abmachungen in jeder Weise zu umgehen. In Wismar ließ er seine Postfahrt nicht im Posthause, sondern in seinem eigenen Hause anlegen, er sammelte auch Briefe, die über Lübeck hinaus gingen, und suchte seinem Fuhrwerke nach Kräften Ladung und Reisende zuzuführen. Von den Postgeldern lieferte er so viel ab, wie ihm angemessen erschien. Als die mecklenburgische Regierung offenkundige Beweise für Neeses eigenmächtiges Verhalten in der Hand hatte und ihm die Postfahrt zu nehmen suchte, zeigte der Postdirektor Seidenschnur an, daß das französische Postamt in Lübeck zwar dem Neese den alleinigen Betrieb der Postfahrt abgenommen habe, die Fahrt aber für französische Rechnung durch ihn weiter ausführen lasse. Da man in Schwerin wenig Vertrauen dazu hatte, daß die französische Behörde die mecklenburgischen Postrechte achten würde, beauftragte die Regierung den Postdirektor Seidenschnur, dem Neese die Postfahrt auf mecklenburgischem Gebiete zu untersagen. Seidenschnur, dem ein solches Verbot bei der politischen Lage bedenklich erschien, schlug jedoch vor, der französischen Post keine Sachen mehr zuzuführen und der französischen Verwaltung mitzuteilen, daß die Auswechslung der Sachen künftig bei dem Grenzpostamt in Dassow stattfinden werde. Die Kammer entsprach dem Vorschlag, ohne bei der Regierung erst anzufragen, »weil, wenn die Kammer etwas tue, das auswärts mißfallen könnte, das Ministerium es alsdann desavouieren könnte.« Anscheinend fand darauf die Auswechslung in Dassow statt, wenn auch Julliac, der französische Postdirektor in Hamburg, in einem zwar verbindlich gehaltenen, aber sehr nachdrücklichen Schreiben den mecklenburgischen General-Postmeister von Lehsten ersuchte, den französischen Posten keine Hindernisse in den Weg zu legen. Nach dem Abzuge der Franzosen bat Neese sofort um Genehmigung zum Wiederbetriebe seines Fuhrwerks. Die Regierung gab ihm jedoch an die Hand, sich an der Postfahrt zwischen Lübeck und Dassow genügen zu lassen. Nun bat Neese den Bürgermeister und den Rat von Lübeck, für ihn zu vermitteln, und die mecklenburgische Regierung erklärte sich endlich im Jahre 1814 bereit, die Postfahrt zwischen Lübeck und Wismar dem Neese für Lebenszeit wieder zu übertragen. Auf Grund der alten, im Jahre 1806 getroffenen Abmachungen kamen nun Neeses Postfahrt und Reitpost wieder in Betrieb.

Bei der Neueinrichtung der mecklenburgischen Postkurse in den Jahren 1815 und 1816 wurde die Neesesche Postfahrt aufs neue Gegenstand der Beratung zwischen Lübeck und Mecklenburg; dabei erreichte Mecklenburg ihre langerstrebte Aufhebung. Mit dem Aufhören der Neeseschen Postfahrt fiel auch ein uralter Brauch weg, dessen Ursprung nicht mehr nachzuweisen ist. Die Stadt Lübeck hatte danach dem herzoglichen Hofe in Schwerin alljährlich zu Martini ein Ohm Rheinweinmost zu liefern. Die Person, die den Wein nach Schwerin brachte, hieß der Martensmann. Wegen des Wegfalls der Weinlieferung kam am 6. Dezember 1817 ein Vertrag zwischen Lübeck und Mecklenburg zustande, durch den die seit unvordenklichen Zeiten herkömmliche, mit bestimmten Feierlichkeiten verbundene, am Martinitage jedes Jahres fällige Lieferung abgelöst wurde unter der Bedingung, daß Lübeck auf den ihm durch Vertrag von 1724 mit der schwedischen Regierung zu Wismar überlassenen Postritt nach Wismar und zurück und auf

Digitized by Google

die gemäß dem Vertrage von 1683 angelegte Postfahrt von Lübeck nach Wismar verzichtete und alle Ansprüche auf Mecklenburg übertrug. Mecklenburg durfte dafür an den gewohnten Posttagen eigene reitende und fahrende Posten zwischen Lübeck und Wismar unterhalten, die ebenso wie die Posten zwischen Lübeck und Schwerin bei dem freistädtischen Postamt in Lübeck abgefertigt wurden. Beträchtlich war der Vorteil der mecklenburgischen Regierung also nicht, aber sie erreichte doch, daß die fremden Posten jetzt auch im Nordwesten des Landes beseitigt waren.

Der Lübecker Reitpostkurs zwischen Lübeck und Boizenburg war bis zum Jahre 1811 in Betrieb. In diesem Jahre wurde er von den Franzosen aufgehoben und an seiner Stelle von dem französischen Postamt in Lauenburg eine Reitpostverbindung mit Lübeck unterhalten. Nach dem Abzuge der Franzosen war von der Wiedereinrichtung des alten Reitpostkurses zwischen Boizenburg und Lübeck nicht wieder die Rede. Im Jahre 1818 wünschte der Erbgroßherzog Friedrich Ludwig aber lebhaft die Einrichtung einer unmittelbaren Post von Ludwigslust über Schwerin nach Lübeck.* Der mecklenburgische General-Postmeister von Lehsten riet ab, weil die Kosten nicht gedeckt würden, zumal Preußen seine Briefpost auf eigenen Kursen beförderte. Friedrich Ludwig stellte der Regierung aber in einem eindringlichen Schreiben die Notwendigkeit der Maßregel vor, da schon im Jahre 1813 von Preußen und Lübeck die Briefschaften von Lenzen ab mit Erfolg und Nutzen durch eine unmittelbare Post von Lenzen nach Lübeck befördert worden seien. Neue Bedenken des General-Postmeisters von Lehsten widerlegte der Erbgroßherzog in einer längeren eigenhändigen Niederschrift vom 13. Februar 1818, die die zwingende Notwendigkeit der Einrichtung des neuen Kurses nochmals betonte und mit den Worten schloß: »Es kann die (von Lehsten) vielleicht zu ängstlich genommene Rücksicht des Finanziellen niemals in den Folgen eines ungehinderten Wirkens für das diesseitige postalische Verhältnis berechnet werden.« Der Erbgroßherzog hatte mit seiner Anregung Erfolg, denn von Ludwigslust lief fortan wöchentlich zweimal eine Fahrpost und von Boizenburg ebensooft eine Reitpost nach Lübeck; beide erwiesen sich bald als sehr einträglich, da sie fast den ganzen Briefverkehr von Lübeck nach dem Süden und Osten vermittelten.

Bemerkt sei noch, daß das Stadtpostamt in Lübeck gegen Durchgangs-Postgebühren geschlossene Briefpakete durch das mecklenburgische Gebiet nach preußischen Postanstalten abfertigen und von da empfangen durfte, und daß der Lübecker Stadtpostmeister, der die mecklenburgischen Posten in Lübeck abfertigte, dafür den achten Teil aller in Lübeck aufkommenden und zur mecklenburgischen Postkasse fließenden Einnahmen erhielt.

Der Ausbau des schwedischen Eisenbahnnetzes.

Das schwedische Eisenbahnnetz wird demnächst wieder beträchtlich erweitert werden, da mehrere der im Bau begriffenen Bahnen der Vollendung entgegengehen; daneben nimmt die Vorbereitung des Baues anderer großer Bahnen ihren Fortgang. Für den Verkehr mit Deutschland hat eine neue Linie zwischen Stockholm und Norrköping Bedeutung, die die Reisezeit zwischen der schwedischen Hauptstadt und Deutschland über Saßnitz-Trälleborg um einige Stunden abkürzen wird. Denn während die große Staatsbahnlinie,

Digitized by Google

die von Stockholm nach der Südküste führt, in ihrem bei Stockholm gelegenen Teile einen Winkel bildet, indem sie zuerst in südwestlicher Richtung bis Katrineholm führt und dann erst südwärts über Norrköping weitergeht, nimmt die neue Strecke zwischen Stockholm und Norrköping — über Nyköping — den geraden Weg. Der obere Teil dieser Strecke, der bei Järna, etwas südlich von Stockholm, beginnt, ist bis Nyköping, 56 km, bereits seit mehreren Jahren im Betriebe; jetzt wurde auch auf der Strecke Nyköping–Norrköping, 60 km, die Schienenlegung beendet. Bereits vom 1. Oktober ab sollen die Nachtschnellzüge Stockholm–Trälleborg die neue Strecke benutzen, doch ist für die erste Zeit, bis sich das Erdreich gesetzt hat, eine Geschwindigkeit von nur 60 bis 70 km vorgesehen, so daß gegen den Umweg über Katrineholm zunächst keine Zeitersparnis eintritt. Später jedoch, wenn die Züge mit 90 km Geschwindigkeit fahren, wird sich die Reisezeit von Stockholm bis Trälleborg um 2 bis 3 Stunden verkürzen. Die Baukosten der Linie Järna–Norrköping waren seinerzeit auf etwa 17 Millionen Kr. veranschlagt, dürften aber in Wirklichkeit ungefähr 20 Millionen Kr. betragen.

Im nordöstlichsten Teile des schwedischen Eisenbahnnetzes geht die Linie Karungi–Haparanda der Vollendung entgegen. Die Bahn ist indes schon seit Juni 1915 vorläufig im Betrieb, und der Krieg hat ihr sogar eine ganz unerwartete Bedeutung verschafft, da sie für Rußland die einzige Möglichkeit bildet, eine Reiseverbindung und anderen Verkehr mit dem Westen zu unterhalten; auf dem Wege wird auch der Austausch von nicht mehr felddienstfähigen, verwundeten Kriegsgefangenen zwischen Deutschland und Rußland vor sich gehen. Der Weg über Archangelsk kommt natürlich für den Personenverkehr nicht in Betracht. Nach der Eröffnung der Bahn Karungi–Haparanda bleibt noch die Verknüpfung des schwedischen Bahnnetzes mit dem finnischen zwischen Haparanda und Torneå übrig, die bereits der Gegenstand von Beratungen eines gemischten schwedisch-russischen Ausschusses ist und den Bau einer großen Eisenbahnbrücke über den Torneelf erforderlich macht.

Im Innern Schwedens nimmt der Bau der Inlandbahn seinen Fortgang, die vor Jahren bei Östersund, an der von Schweden nach Drontheim führenden Querbahn, begonnen worden ist und an der nördlichsten Querbahn der skandinavischen Halbinsel, Luleå–Gellivare–Narvik, enden soll. Jetzt nähert sich die Inlandbahn, die mitten durch das Innere Schwedens geht, dem Angermanälf, aber die Fertigstellung bis zum nördlichsten Endpunkte, Gellivare, ist frühestens 1922 zu erwarten. Die Linie Östersund–Gellivare — ungefähr 700 km — bildet nur den nördlichen Teil der Inlandbahn und soll südwärts über eine etwa ebenso lange Strecke bis zum Kattegat weitergeführt werden. Ob mit dem Bau des südlichen Teiles schon vor Fertigstellung der nördlichen Hälfte begonnen werden wird, steht dahin. Dafür, daß zuerst der Bau der nördlichen Strecke in Angriff genommen wurde, war maßgebend, daß die in Betracht kommenden Landesteile überhaupt noch keine Eisenbahnen besitzen. Das Fortschreiten der Inlandbahn gegen Norden hat auch die Frage der Herstellung einer Querbahn zwischen ihr und der an der Ostseite des Landes entlang gehenden nördlichen Stammbahn in den Vordergrund gerückt. Die schon in Aussicht genommene erste Querbahn, von etwa 180 km Länge, dürfte ungefähr 12 Millionen Kr. kosten und im Jahre 1921 fertig werden.

Das Eisenbahnnetz Schwedens ist somit in einer bemerkenswerten Entwicklung begriffen. Daneben tritt die Frage der Elektrisierung der Staatsbahnen stark in den Vordergrund, in der die Einführung des elektrischen Betriebs auf der durch Lappland führenden Reichsgrenzbahn — von der

Digitized by Google

Bergwerkstadt Kiruna bis zur norwegischen Grenze — den ersten Versuch großen Maßstabs in Schweden bildet. Schon der nächste schwedische Reichstag dürfte sich mit der Elektrisierung weiterer Bahnen zu beschäftigen haben, da der Krieg infolge der Kohlenteuerung und der Schwierigkeit der Kohleneinfuhr die Ausnutzung der reichen schwedischen Wasserkraft für Eisenbahnzwecke zu einer besonders dringlichen Angelegenheit macht. Aus dem gleichen Anlasse wendet man auch der Frage der Verwertung der Torfmoore für die Lokomotivenfeuerung erhöhte Aufmerksamkeit zu, wobei jedoch anscheinend beträchtliche Schwierigkeiten, wie die Herstellung von Torf in der für Lokomotivenfeuerung geeigneten Form und die für diese Feuerung erforderlichen Heizeinrichtungen an den Lokomotiven, überwunden werden müssen.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Wasserkraft in Preußen und in den benachbarten Staatsgebieten. Die Landesanstalt für Gewässerkunde hat kürzlich einen Atlas mit Textband unter der Bezeichnung: »Die Wasserkräfte des Berg- und Hügellandes in Preußen und benachbarten Staatsgebieten« herausgegeben. Das Ergebnis der auf jahrelange, umfangreiche Vorarbeiten sich gründenden Berechnungen ist in der folgenden Übersicht enthalten.

Stromgebiet	Vorhandene Wasserkraft		Ausgenutzte Wasserkraft	
	mittlere jährliche PS	während 9 Monate geringste PS	mittlere jährliche PS	während 9 Monate geringste PS
Oder	205 351	82 150	68 706	27 492
Elbe	262 544	98 170	101 041	38 501
Weser	288 531	103 486	87 086	32 144
Rhein	990 043	297 015	180 695	54 208
Maas	64 581	19 373	9 104	2 731
zusammen	1 811 050	600 194	446 632	155 076.

Bis jetzt ist also erst rund ein Viertel aller vorhandenen Wasserkraft ausgenutzt. Eine stärkere Ausnutzung, der technisch kaum etwas im Wege steht, würde eine bedeutende Entlastung für den Kohlenverbrauch bedeuten. Nun hatten zwar die feststehenden Dampfmaschinen in Preußen am 1. April 1913 schon 6,287 Millionen PS, dazu die Dampfturbinen 1,241 Millionen PS, zusammen also das Vierfache von der Stärke der vorhandenen mittleren Wasserkraft; allein es ist zu bedenken, daß diese 7,5 Millionen PS in den Dampfmaschinen und Dampfturbinen sich auf die gesamte Leistungsfähigkeit

Digitized by Google

beziehen, die tatsächlich nur zu etwa $^2/_3$ ausgenutzt wird, dabei aber niemals während ganzer 24 Stunden an 365 Tagen, sondern meist nur während 10 Stunden an 300 Arbeitstagen. Die vorhandene Dampfkraft dürfte daher tatsächlich im Jahre nur für die Erzeugung von 5 Millionen × 3 000, also für 15 Milliarden PS-Stunden ausgenutzt worden sein. Denken wir uns die vorhandenen 1,811 Millionen PS Wasserkraft durch Stauanlagen in allen 8 760 Jahresstunden voll ausgenutzt, so ergibt dies 1,811 × 8 760 = 15 864 Millionen PS, also mehr als heute mutmaßlich alle preußischen Dampfmaschinen zusammengenommen an mechanischer Kraft abgeben (Pr. St. L. A. Z.).

Eine Änderung der Zugbeleuchtung. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen sind seit einiger Zeit dazu übergegangen, zur Beleuchtung der Wagen Steinkohlengas statt des bisher gebrauchten Ölgases zu verwenden. Das Ölgas (Fettgas) wird durch Verdampfen von Gasöl (Paraffinöl) gewonnen und in Gaswagen an die einzelnen Füllstellen versandt, von wo die Zugausrüstungen gespeist werden. Da das Gasöl zum größten Teile aus dem Ausland eingeführt wird, infolge des Krieges schwer zu beschaffen und außerdem für Heereszwecke beschlagnahmt worden ist, mußte für Ersatz gesorgt werden. Dies führte, wie die »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« mitteilt, zu eingehenden Versuchen mit der Verwendung von Steinkohlengas, zu dessen Herstellung bei den großen Kohlenvorräten Deutschlands die Rohstoffe in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Die Versuche hatten ein durchaus befriedigendes Ergebnis. Infolgedessen haben alle deutschen Eisenbahnverwaltungen sich entschlossen, die Steinkohlengasbeleuchtung einzuführen, zumal da die Herstellungskosten gegenüber dem bisherigen Ölgase wesentlich niedriger sind. Die Verwaltungen stellen das Steinkohlengas teils in eigenen Anlagen selbst her, teils beziehen sie es von anderen Werken. Die Zuführung an die Füllstellen geschieht ebenso wie früher durch Gaswagen oder, auf Bahnhöfen mit eigener Preßanlage, durch besondere Bodenleitungen. Die an den Beleuchtungseinrichtungen der Wagen erforderlichen Änderungen erstrecken sich nur auf die Brenner und verursachen geringe Kosten, die Gaskessel werden statt früher auf 6 Atmosphären jetzt auf 8 Atmosphären gefüllt; alle wesentlichen Teile, wie Druckregler, Haupt- und Schalthahn und die Lampen selbst können beibehalten werden.

Hiervon unabhängig wird nach Abschluß von Versuchen, die schon längere Zeit zurückliegen, nach und nach bei allen Fahrzeugen die Preßgasbeleuchtung eingeführt. Während bei der jetzigen Beleuchtung das Gas mit einem Überdrucke von nur 150 mm Wassersäule in die Brenner strömt, wird bei der Preßgasbeleuchtung Gas mit einem Überdrucke von 1 500 mm Wassersäule benutzt. Die Vorteile dieser Beleuchtungsart sind im wesentlichen folgende. Die kleinen Glühkörper sind sehr widerstandsfähig gegen Stöße, der Gasverbrauch ist verhältnismäßig gering, die besonderen Zündflammen, die viel Gas verbrauchen, fallen weg, der Schutzkorb des Glühkörpers hat schmale Rippen, so daß die Schattenwirkung gering ist. Die Schutzkörbe der Glühkörper haben an ihrem unteren Teile eine Magnesiumkrone, die beim Bruche des Glühkörpers durch dessen Stichflamme zum Glühen gebracht wird. Dadurch wird eine Notbeleuchtung erlangt und zugleich das Zerspringen der Glasglocken verhütet. Die Stichflammen werden in jedem Wagen so eingestellt, daß alle Glühkörper gleichzeitig gleichmäßig schwach oder hell leuchten. Auch die Lokomotiv-, Oberwagen- und Schlußlaternen werden Preßgasbeleuchtung mit Glühkörpern erhalten.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 12. BERLIN, DEZEMBER. **1915.**

INHALT: Aus dem Geschäftsberichte der schwedischen Fernsprech- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1913, S. 353. — Das Lübecker Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung und sein Übergang an das Reich, S. 370.
Kleine Mitteilungen: Über Blitzschäden, S. 381.
Schriftwerke: Nachweis, S. 382.

Aus dem Geschäftsberichte der schwedischen Fernsprech- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1913.

Die Verwaltung des staatlichen Telegraphen- und Fernsprechwesens in Schweden wird von der Generaldirektion der Königlich Schwedischen Telegraphen in Stockholm wahrgenommen, die zum Finanzministerium gehört, und an deren Spitze ein Generaldirektor steht. Dem Generaldirektor unmittelbar untergeordnet sind drei Abteilungsvorsteher, denen die Leitung der Verwaltungsabteilung, der Linienabteilung und der Verkehrsabteilung obliegt. Für den Bau und die Instandhaltung der Linien und Leitungen sind sieben Linienbezirke eingerichtet, die von Liniendirektoren verwaltet werden. Die Linienbezirke sind in Linienabschnitte geteilt, von denen einer dem Liniendirektor zugewiesen ist, während die anderen von Linieningenieuren geleitet werden. Für den Betrieb und für die Rechnungslegung bestehen vier Verkehrsbezirke, zu deren Verwaltung Inspektoren bestellt sind. Die Verkehrsbezirke schließen jedoch die Fernsprechanstalten und die Telegraphenanstalten in Stockholm und in Gotenburg nicht ein, ebenso nicht die vereinigten Telegraphen- und Fernsprechanstalten in Malmö und in Sundsvall sowie die zu den genannten Anstalten gehörigen Zweiganstalten. An der Spitze jeder der sechs Anstalten steht ein Direktor. Alle anderen Fernsprech- und Telegraphenanstalten werden von Kommissaren geleitet. Jede Hauptanstalt bildet mit ihren zugehörigen Zweiganstalten einen besonderen Rechnungsbezirk. Deren Zahl beträgt 164.

Die Zahl der 1913 im Fernsprech- und Telegraphendienste beschäftigten Beamten und Arbeiter belief sich auf 8523; davon waren 5560 Frauen (65 v. H.). Das Nähere ergibt sich aus der Übersicht auf S. 354.

Digitized by Google

Die im Fernsprech- und Telegraphendienste beschäftigten Beamten und Arbeiter.

Beschäftigungsstelle	Beamte (fest angestellte und nicht fest angestellte)	Hilfskräfte	Telegrammbesteller und Arbeiter
Generaldirektion	61	20	—
Linienbezirke	421	23	1 399
Verkehrsbezirke	1 598	1 976	377 (Telegrammbesteller)
Werkstätten	10	—	437
Zweiganstalten	—	2 201	—
Zusammen	2 090	4 220	2 213.

Ende 1913 waren 2390 Fernsprechanstalten, 5502 öffentliche Fernsprechstellen, 2986 Telegraphenanstalten, 3 Seetelegraphenanstalten und 54 Funkentelegraphenanstalten (5 Küsten- und 49 Bordstationen) vorhanden. Nähere Angaben über die Art der Anstalten enthalten die folgenden Zusammenstellungen I bis IV.

	1912		1913	
I. Fernsprechanstalten				
a) Vermittelungsanstalten				
staatliche Hauptvermittelungsanstalten	152		151	
staatliche Nebenvermittelungsanstalten	1 912		2 008	
private Haupt- und Nebenvermittelungsanstalten	219		231	
Zusammen	2 283		2 390.	
b) An das staatliche Netz angeschlossene öffentliche Fernsprechstellen	5 107		5 502	
davon waren zugleich Teilnehmersprechstellen	1 596		1 663.	
II. Telegraphenanstalten				
a) Anstalten der Telegraphenverwaltung				
Hauptanstalten	163		162	
Nebenanstalten	15		15	
Hilfstellen	913		957	
Telegrammannahmestellen	77	1 168	72	1 206
b) Eisenbahn-Telegraphenanstalten				
der Staatsbahnen	501		514	
von Privatbahnen	1 241	1 742	1 266	1 780
Zusammen		2 910		2 986.

Digitized by Google

III. Seetelegraphenanstalten	
der Telegraphenverwaltung	1
des Lotsendienstes	2
Zusammen	3
IV. Funkentelegraphenanstalten	
a) Küstenstationen	
der Telegraphenverwaltung	1
der Staatseisenbahnen	1
der Marine	3
Zusammen	5
b) Bordstationen	
der Staatseisenbahnen	2
der Kriegsmarine	31
der Handelsmarine	16
Zusammen	49.

Von den 2 986 Telegraphenanstalten hatten 55 ununterbrochenen Dienst, 1 012 vollen Tagesdienst und 1919 beschränkten Dienst; 373 Anstalten (ausschließlich Telegraphenanstalten von Privateisenbahnen) waren nur für Telegramme des inneren Verkehrs geöffnet.

Über die Entwicklung des staatlichen Fernsprechnetzes und über den Umfang des Verkehrs gibt die Übersicht auf S. 356 im einzelnen Aufschluß. Die dort für 1912 und 1913 aufgeführten Zahlen für Gespräche gegen Einzelgebühr setzen sich folgendermaßen zusammen:

	1912	1913	Zunahme v. H.
1. Gespräche innerhalb der einzelnen Rechnungsbezirke	2 862 611	3 384 116	18,2
2. Gespräche im übrigen inländischen Verkehr	15 258 930	16 166 304	5,9
3. Gespräche von Schweden nach dem Auslande	122 800	128 140	4,3
4. Gespräche vom Auslande nach Schweden	123 166	131 094	6,4
5. Gespräche im Durchgange durch Schweden	14 433	16 699	15,7
Zusammen	18 381 940	19 826 353	7,9.
Die Zahl der Dreiminuteneinheiten der Gespräche unter 2 bis 5 betrug	20 468 731	21 636 725	5,7;
darunter waren			
dringende Einheiten	934 975	988 922	5,8
Nachtgespräche	458 323	494 002	7,8.

Schweden steht mit Dänemark, mit Norwegen und mit Deutschland in Fernsprechverkehr. Von der Gesamtzahl der zwischen Schweden und dem Aus-

Digitized by Google

Die Entwicklung des staatlichen Fernsprechnetzes und des Fernsprechverkehrs.

Jahr	Zahl der Vermittelungsanstalten	Zahl der Fernsprechapparate	Zahl der Fernsprechteilnehmer	Länge der Fernsprechleitungen km	Zahl der Gespräche: gegen Pauschgebühr	Zunahme gegen das Vorjahr v. H.	Zahl der Gespräche: gegen Gesprächgebühr (Orts- und Fernverkehr)	Zunahme gegen das Vorjahr v. H.	Roheinnahme Kr.	Zunahme gegen das Vorjahr v. H.
1887	75	1 964	—	4 324	2 962 779	—	18 045	—	191 868	—
1889	105	3 925	—	8 841	6 728 313	30,7	56 468	119,1	364 665	22,9
1894	508	19 083	15 851	46 831	38 811 000	17,3	1 175 540	40,0	1 638 697	21,2
1899	1 000	46 381	38 659	97 694	114 369 800	22,5	3 275 667	17,6	3 658 842	18,3
1904	1 293	74 512	59 988	153 169	184 773 900	8,3	7 516 899[1]	16,2	6 124 144	13,9
1909	1 864	118 949	95 053	248 107	305 537 000	2,6	16 751 450[1]	13,7	11 042 352	8,0
1910	1 932	128 410	101 663	263 451	318 008 200	4,1	18 971 853[1]	13,3	12 016 695	8,8
1911	1 983	137 799	108 604	285 208	287 954 500[2]	—	16 200 287	—	13 261 785	10,4
1912	2 064	148 372	116 792	296 758	277 047 500[2]	—	18 381 940	13,5	14 574 354	9,9
1913	2 159	159 252	124 923	327 531	302 182 400	9,1	19 826 353	7,9	15 586 330	6,9

[1]) Zahl der Gesprächeinheiten.

[2]) Verminderung infolge Einführung eines zuverlässigeren Berechnungsatzes.

Digitized by Google

lande gewechselten Gespräche entfallen 55 v. H. auf den schwedisch-dänischen, 42 v. H. auf den schwedisch-norwegischen und 3 v. H. auf den schwedisch-deutschen Verkehr. Die Einzelheiten ergeben sich aus der folgenden Zusammenstellung.

Gespräche	Dänemark		Norwegen		Deutschland		Zusammen	
	Gesamtzahl der Gespräche	Gebührenanteil Schwedens Kr.	Gesamtzahl der Gespräche	Gebührenanteil Schwedens Kr.	Gesamtzahl der Gespräche	Gebührenanteil Schwedens Kr.	Gesamtzahl der Gespräche	Gebührenanteil Schwedens Kr.
Von Schweden nach	65 002	61 466	59 071	60 189	4 067	6 465	128 140	128 120
Nach Schweden von	75 855	66 164	50 688	46 957	4 551	6 649	131 094	119 770
Im Durchgange durch Schweden von ...	9 500	13 022	7 165	9 887	34	42	16 699	22 951
	150 357	140 652	116 924	117 033	8 652	13 156	275 933	270 841
Dagegen 1912	148 542	141 917	104 182	107 596	7 675	11 101	260 399	260 615
Abnahme / Zunahme	+ 1,2 v. H.	−0,9 v. H.	+ 12,2 v. H.	+ 8,8 v. H.	+ 12,7 v. H.	+ 18,5 v. H.	+ 6,0 v. H.	+ 3,9 v. H.

Die Einnahmen aus dem staatlichen Fernsprechbetriebe setzen sich für die Jahre 1912 und 1913 aus nachstehenden Einzelbeträgen zusammen:

	1912 Kr.	1913 Kr.	Zunahme v. H.
Gebühren für die erste Einrichtung der Sprechstellen	146 799	154 804	5,4
Abgaben für die Zulassung zur Pauschgebühr	649 581	675 593	4,0
Pauschgebühren	6 931 119	7 468 667	7,8
Gesprächgebühren	6 846 855	7 287 264	6,4
Von den Gesprächgebühren entfallen auf			
Orts- und Vorortsgespräche	600 827	765 599	27,4
Gespräche von Ort zu Ort (einschließlich der Verbindungen mit dem Auslande)	6 246 028	6 521 665	4,4

Die Entwicklung des staatlichen Telegrammverkehrs in den letzten zehn Jahren veranschaulicht die Zusammenstellung auf S. 358.

Digitized by Google

Die Entwicklung des Telegrammverkehrs.

Jahr	Länge der Telegraphenleitungen km	Gebührenpflichtige Telegramme: Inländische	Ausländische: aus Schweden	Ausländische: nach Schweden	Ausländische: im Durchgange	Ausländische: Zusammen	Zunahme gegen das Vorjahr v. H.	Telegrammgebühren Kr.	Zunahme Abnahme gegen das Vorjahr v. H.
1904	29 037	1 279 385	489 062	559 444	421 206	2 749 097	4,1	1 872 425	3,36
1905	29 714	1 309 938	516 205	596 621	497 394	2 920 158	6,2	2 034 288	8,64
1906	30 451	1 444 668	550 078	641 216	559 958	3 194 920	9,4	2 165 835	6,46
1907	31 099	1 655 231	586 160	675 687	593 072	3 510 150	9,9	2 292 805	5,86
1908	32 018	1 596 193	579 870	681 438	716 614	3 574 115	1,8	2 228 494	— 2,80
1909	32 083	1 608 373	606 711	696 664	802 585	3 714 333	3,9	2 207 090	— 0,96
1910	32 219	1 658 957	636 385	732 016	872 841	3 900 199	5,0	2 207 958	0,03
1911	32 246	1 752 354	673 712	779 582	930 551	4 136 199	6,1	2 316 291	4,90
1912	32 466	1 944 866	735 814	848 199	1 106 913	4 635 792	12,0	2 606 472	12,52
1913	34 030	2 053 647	733 426	857 108	1 155 038	4 799 279	3,5	2 678 673	2,8.

Die Zahl der Diensttelegramme belief sich 1913 auf 212 669 Stück, die der Wetternachrichten, Sturmwarnungen, Eisberichte auf 81 605 Stück. Insgesamt wurden 1913 5 093 553 Telegramme befördert, gegen 4 912 525 im Jahre 1912 (+ 3,7 v. H.). Darunter befanden sich 2 178 von staatlichen Funkentelegraphenanstalten bearbeitete Funkentelegramme, und zwar 453 in abgehender und 1 725 in ankommender Richtung.

Unter den gebührenpflichtigen Telegrammen waren

	1912	1913	Zunahme Abnahme v. H.
Staatstelegramme	47 451	45 013	— 5,1
dringende Telegramme	42 592	47 410	11,3
Telegramme mit bezahlter Antwort	83 190	83 523	0,4
Telegramme mit Vergleichung	7 222	7 143	— 1,1
Telegramme mit Empfangsanzeige	1 013	1 038	2,5
telegraphische Postanweisungen	59 901	63 498	6,0
Pressetelegramme	12 404	10 180	— 17,9
Ortstelegramme	249 836	287 844	15,2
Eisenbahn-Diensttelegramme (die durch den Staatstelegraphen befördert worden sind)	252 157	257 405	2,1.

Am Auslandsverkehr Schwedens waren 1913 die einzelnen Länder in folgendem Verhältnisse beteiligt (die in Klammern beigefügten Zahlen geben die Stückzahl der gewechselten Telegramme an): Deutschland mit 28,8 v. H. (458 263), Großbritannien 24,5 v. H. (389 246), Dänemark 11,6 v. H. (184 333), Norwegen 10,3 v. H. (163 297), Frankreich 5,1 v. H. (81 889), Rußland (ausschließlich Finnlands) 4,5 v. H. (71 976), Finnland 4,2 v. H. (66 148), die Niederlande 3,1 v. H. (48 680), Belgien 1,5 v. H. (24 219), andere Länder des europäischen Vorschriftenbereichs 3,9 v. H. (62 570) und die Länder des außereuropäischen Vorschriftenbereichs 2,5 v. H. (39 973).

Digitized by Google

Die Zahl der unbestellbar gebliebenen Telegramme betrug 1913 11 053 Stück, 0,4 v. H. mehr gegen 1912.

Die Einnahmen aus dem staatlichen Telegraphenbetriebe setzten sich aus nachstehenden Beträgen zusammen:

	1912 Kr.	1913 Kr.	Zunahme / Abnahme v. H.
Gebühren für inländische Telegramme ...	1 114 262	1 218 486	9,3
- - ausländische -			
in abgehender Richtung	921 709	878 971	—4,6
in ankommender Richtung	334 919	340 084	1,5
im Durchgange	235 582	241 132	2,4
Verschiedene Einnahmen	86 179	93 002	7,9
Zusammen....	2 692 651	2 771 675	2,9.

Ausschließlich durch den Eisenbahntelegraphen wurden 1913 94 685 Telegramme befördert, d. s. 12,9 v. H. mehr als 1912; trotzdem hat sich die Einnahme der Eisenbahnen aus diesem Verkehr um 0,9 v. H. gegen 1912 vermindert; sie betrug 104 075 Kr.

Insgesamt sind 1913 4 893 964 und 1912 4 719 654 gebührenpflichtige Telegramme bearbeitet worden (+ 3,7 v. H.).

Der schwedische Reichstag hatte für den Ausbau der Telegraphen- und Fernsprechanlagen im Jahre 1913 ausgeworfen:

für die Erweiterung der Orts-Fernsprechnetze	3 159 558 Kr.,
- - Herstellung neuer Fernsprech-Verbindungsleitungen	1 250 157 -
- - - - Telegraphenleitungen.....	188 679 -
Zusammen....	4 598 394 Kr.

Das Liniennetz der Telegraphenverwaltung ist 1913 um 774 km oberirdische Linie und um 200 km Kabel vergrößert worden. Der Stand des gesamten Liniennetzes Ende 1913 war:

	Oberirdische Linien km	Kabel km	Insgesamt km
Reine Fernsprechlinien	19 083	663	19 746
Reine Telegraphenlinien	2 009	373	2 382
Gemischte Linien (Telegraphen- und Fernsprechleitungen an demselben Gestänge).....	8 203	139	8 342
Zusammen....	29 295	1 175	30 470.

Von den 29 295 km oberirdischer Linie bestanden nur 17 082 km aus Stangen, die mit fäulnishindernden Stoffen getränkt waren; 12 213 km waren unter Verwendung unzubereiteter Stangen errichtet. An Kabeln waren 562 km Seekabel, 402 km Erdkabel und 211 km Luftkabel vorhanden.

Der Wert der oberirdischen Linien betrug

			für 1 km Linie		für 1 km Leitung
Ende 1909	6 182 042 Kr.,	d. s.	235,13 Kr.	und	23,57 Kr.,
- 1910	6 321 067 -	- -	237,10 -	-	23,37 -
- 1911	6 439 011 -	- -	238,52 -	-	22,74 -
- 1912	6 553 833 -	- -	229,78 -	-	22,27 -
- 1913	6 697 318 -	- -	228,61 -	-	21,74 - .

Digitized by Google

An staatlichen Fernsprechleitungen waren vorhanden

		Ende 1912	Ende 1913
Anschlußleitungen,	doppeldrähtige	155 038 km,	175 169 km,
-	einzeldrähtige	1 837 -	1 704 -
	Zusammen	156 875 km,	176 873 km,
Vorortsleitungen,	doppeldrähtige	57 358 -	61 771 -
-	einzeldrähtige	268 -	388 -
	Zusammen	57 626 km,	62 159 km,
Leitungen für den Fernverkehr,	doppeldrähtige	82 257 -	88 499 -
	Insgesamt	296 758 km,	327 531 km.

Hierzu treten 4 141 km Vorortsleitungen und 5 705 km Leitungen für den Fernverkehr, die durch Zusammenschalten von Leitungen zum Doppelsprechen gewonnen sind.

Mit der Einschaltung von Pupinspulen in Fernsprechleitungen zur Verbesserung der Lautübertragung ist die schwedische Verwaltung im Jahre 1913 in größerem Umfange vorgegangen, nachdem die 1911 auf 3 Leitungen und 1912 auf weiteren 6 Leitungen angestellten Versuche günstig ausgefallen waren. Ende 1913 waren 44 Verbindungen mit 10 618 km Doppelleitung mit Pupinspulen ausgerüstet; darunter befanden sich die Leitungen: Sundsvall–Luleå 759 km, Stockholm–Malmö (3 Leitungen) 621 und 616 km, Stockholm–Hälsingborg 606 km, Sundsvall–Örebro 551 km, Stockholm–Landskrona 549 km, Stockholm–Sundsvall 542 km, Stockholm–Hernösand 502 km, Stockholm–Kalmar 467 km, Stockholm–Oskarshamn 459 km, Stockholm–Ånge 447 km. Diese Leitungen bestehen sämtlich aus 3 mm starkem Kupferdraht. Die pupinisierten Leitungen von geringerer Länge — die längste davon ist die Leitung Boden–Kiruna (270 km) — sind meist aus 3 mm starkem Eisendraht hergestellt. Die Induktivität für 1 km Doppelleitung beträgt für die Kupferleitungen 20 Millihenry und für die Eisenleitungen 60 Millihenry.

Von den Ende 1913 vorhandenen 88 499 km Leitungen für den Fernverkehr waren 82 227 km oberirdisch und 6 272 km in unterirdischen Kabeln geführt. Die oberirdischen Leitungen bestanden im einzelnen aus folgenden Drahtarten:

Eisendraht	3,0 mm	etwa	19 715 km,	Bronzedraht	1,0 mm	etwa	18 km,
-	4,0 -	-	35 -	-	1,5 -	-	2 -
-	4,3 -	-	207 -	-	2,0 -	-	1 511 -
-	5,0 -	-	128 -	-	2,5 -	-	1 511 -
				-	2,7 -	-	1 140 -
Kupferdraht	2,0 -	-	363 -	-	3,0 -	-	249 -
-	2,5 -	-	2 806 -	-	3,3 -	-	659 -
-	3,0 -	-	46 896 -	Doppelmetall-			
-	4,5 -	-	6 987 -	draht	1,9 -	-	1 308 -

Das gebräuchlichste Leitungsmaterial der schwedischen Verwaltung ist mithin 3 mm starker Kupferdraht und daneben 3 mm starker Eisendraht. Unter den im Jahre 1913 hergestellten Fernsprechleitungen sind als die wichtigeren hervorzuheben: Stockholm–Malmö 616 km, Stockholm–Hälsingborg 606 km, Stockholm–Borås 485 km, Gotenburg–Norrköping 375 km, Gotenburg–Hälsingborg 348 km und Hälsingborg–Vexiö 201 km.

Digitized by Google

Die Gesamtlänge der Telegraphenleitungen belief sich Ende 1913 auf 34 030 km, davon verliefen 32 143 km oberirdisch und 1887 km in Kabeln. Im Berichtsjahre sind drei neue Telegraphenleitungen gebaut worden, nämlich Stockholm–Östersund 681 km, Östersund–Luleå 657 km und Östersund–Sollefteå 185 km, alle drei aus 4 mm starkem Eisendraht. Für die Telegraphenleitungen sind im einzelnen folgende Drahtarten verwendet worden:

Eisendraht	3,0 mm	1 313 km,	Eisendraht	5,0 mm	5 389 km,
-	3,3 -	254 -	Kupferdraht	2,5 -	47 -
-	4,0 -	5 866 -	-	3,0 -	2 392 -
-	4,3 -	16 803 -	Bronzedraht	2,0 -	79 - .

Zur gleichzeitigen Übermittelung von Telegrammen wurden Ende 1913 4647 km Fernsprechleitung mitbenutzt.

An Instandhaltungskosten wurden 1913 verausgabt für die Orts-Fernsprechnetze 2 728 166 Kr., d. s. 17,74 Kr. auf die Sprechstelle; für die Fernsprech-Verbindungsleitungen 757 473 Kr., d. s. 8,87 Kr. für 1 km Leitung und für das Telegraphennetz 408 895 Kr., d. s. 12,30 Kr. für 1 km Leitung. In den Zahlen sind die Instandhaltungskosten für die Linien einbegriffen. Sie haben — für die oberirdischen Linien gesondert berechnet — 571 467 Kr. betragen, oder 18,32 Kr. für 1 km Linie.

Ende 1913 waren 18 nichtstaatliche Fernsprechunternehmungen in Schweden vorhanden, und zwar 3 Erwerbsgesellschaften und 15 Gemeindeunternehmungen. Zu den ersten gehören die Aktiebolag Stockholmstelefon, die 165 340 km Verbindungs- und Anschlußleitungen, 182 Vermittelungstellen und 73 577 Fernsprechapparate (darunter 59 616 in Stockholm) betreibt, und die Västerdalarnas telefonaktiebolag mit 540 km Leitung, 12 kleinen Vermittelungstellen und 237 Anschlüssen. Die Befugnis der Aktiebolag Stockholmstelefon zur Errichtung und zum Betriebe von Fernsprechanlagen ist auf die Hauptstadt und auf einen Kreis von 70 km, vom Mittelpunkte Stockholms gerechnet, beschränkt. Die Västerdalarnes telefonaktiebolag hat ihren Wirkungskreis im Westen der Provinz Dalekarlien. Die übrigen 16 Unternehmungen sind von untergeordneter Bedeutung und befinden sich im mittleren und nördlichen Schweden. Insgesamt hatten die Privatunternehmungen (einschließlich der Privateisenbahnen) 172 866 km Fernsprechleitung, 231 Vermittelungstellen und 76 121 Fernsprechapparate. Der Anteil der Privatunternehmungen am Fernsprechverkehr Schwedens ist ziemlich bedeutend; er beträgt rund $^1/_3$ (32 v. H. aller Sprechstellen und 34,5 v. H. des ganzen Leitungsnetzes). Besonders fällt ins Gewicht, daß gerade in der Hauptstadt die nichtstaatlichen Einrichtungen umfangreicher sind als die staatlichen. Stockholm zählte 1913 26 034 staatliche und 59 616 nichtstaatliche Sprechstellen.

Die Eisenbahn-Telegraphenlinien und -leitungen verteilten sich in nachstehender Weise auf die staatlichen und auf die nichtstaatlichen Bahnen:

Oberirdische Linien der Staatseisenbahnen	1 973 km,
- - - Privateisenbahnen	9 111 -
Zusammen	11 084 km.
Leitungen der Staatseisenbahnen	16 704 km,
- - Privateisenbahnen	12 783 -
Zusammen	29 487 km.

Digitized by Google

Die Gesamtlänge der Linien und Leitungen betrug Ende 1913:

	Oberirdische Linien km	Fernsprech-leitungen km	Telegraphen-leitungen km
Netz der Telegraphenverwaltung	30 470	327 531	34 030
- - Eisenbahnen	11 084	3 658	29 487
- - nichtstaatlichen Fernsprechunternehmungen	(Angaben fehlen)	169 208	—
Zusammen....	41 554	500 397	63 517.

Die Verkehrsanstalten der staatlichen Telegraphenverwaltung sind im allgemeinen in Mietgebäuden untergebracht; doch besitzt die Verwaltung in 39 Orten eigene Gebäude (einige davon befinden sich noch im Bau). Der Wert dieser Gebäude einschließlich des Grund und Bodens bezifferte sich Ende 1913 auf 9 696 940 Kr.; der Zuwachs im Laufe des Berichtsjahrs betrug 626 142 Kr.

Die Zahl der Sprechstellen der staatlichen Verwaltung ist im Berichtsjahre von 148 372 auf 159 252 um 10 880, die der Sprechstellen nichtstaatlicher Unternehmungen von 69 182 auf 76 121 um 6 939, insgesamt von 217 554 auf 235 373 um 17 819 gewachsen. Unter den Sprechstellen der Telegraphenverwaltung befanden sich:

Teilnehmersprechstellen (davon 1663 jedermann zur Benutzung zugänglich)	153 547,
öffentliche Fernsprechstellen	3 839,
dienstliche Sprechstellen	1 866.
Zusammen....	159 252.

An Telegraphenapparaten waren im Betriebe:

436 Morseapparate, 38 Klopfer, 218 Übertrager (Relais), 47 Wheatstone- und Creedapparate, 1 081 Fernsprecher, 16 Ferndrucker; bei den Eisenbahn-Telegraphenanstalten zählte man 2 959 Morse- und 84 Zeigerapparate. Die Telegraphenverwaltung wendete nachstehende Betriebsweisen an: Morse simplex, Morse duplex, Morse quadruplex, Wheatstone-Creed und Klopfer. Mit Wheatstone-Creedapparaten wurde gearbeitet zwischen Stockholm einerseits und Gotenburg, Sundsvall, Berlin, Hamburg, Petersburg anderseits, sowie zwischen Gotenburg und Hamburg.

Bei den Fernsprechanstalten in Stockholm und in Gotenburg sind Umschalter nach Avén in Gebrauch (Verteiler mit Handbetrieb und Ortsbatterien). In fünf Städten ist der Zentralbatteriebetrieb eingeführt worden; in fünf anderen Städten werden unter Beibehaltung der Ortsbatterien Glühlampen als Schauzeichen verwendet. Im übrigen sind Klappenschränke im Betriebe.

Der Jahresbericht enthält eine Reihe bemerkenswerter Angaben über die Arbeitsleistungen der Fernsprechbeamten bei den verschiedenen Betriebsarten im Orts- und im Fernverkehr. Auszugsweise seien die in der Übersicht auf S. 363 zusammengestellten Zahlen mitgeteilt. Dazu wird folgendes bemerkt. Für den Ortsverkehr haben die Erhebungen vom 2. bis 8. Mai und vom 2. bis 8. November stattgefunden. Die tägliche Durchschnittleistung betrug für den Betriebsbeamten fast durchweg 6,5 Dienststunden. Für den Fernverkehr belief sich der Durchschnitt der von 1 Beamten in 1 Stunde hergestellten Verbindungen auf 19,5. Das höchste Ergebnis entfiel auf Falun mit 24,5, das niedrigste auf Örebro mit 15,6 Verbindungen in der Stunde.

Digitized by Google

Die Arbeitsleistung der Fernsprechbeamten bei den verschiedenen Betriebsarten.

Ort	Erhebungszeit	Zahl der im Durchschnitt von 1 Beamten in 1 Stunde ausgeführten Verbindungen		Die Aufzeichnung der Gespräche geschieht S = selbsttätig H = mit der Hand	Bemerkungen
		in der Zeit von 10 Uhr vorm. bis 1 Uhr nachm.	in der Zeit von 7 Uhr vorm. bis 9 Uhr nachm.		
a) Zentralbatteriebetrieb (Schaltung nach Ericsson).					
Malmö	Mai	263	227	S	
	November	252	216	S	
Gäfle	Mai	145	125	H	Im Mai gehörte Gäfle z. Gruppe e.
	November	188	165	S	
Hälsingborg	Mai	267	229	S	
	November	244	207	S	
b) Handverteileramt mit Ortsbatteriebetrieb.					
Gotenburg	Mai	216	207	S	
	November	220	209	S	
Stockholm	November	169	146	S	
c) Glühlampenanruf mit Ortsbatteriebetrieb.					
Karlstad	Mai	241	196	S	
	November	234	185	S	
Kristianstad	Mai	149	127	S	
	November	153	131	S	
Östersund	Mai	210	165	S	
	November	180	167	S	
Hernösand	Mai	294	233	S	
	November	182	167	S	
d) Rückstellklappenschränke mit Ortsbatteriebetrieb.					
Eskilstuna	Mai	124	111	H	
	November	128	107	H	
e) Klappenschränke mit Ortsbatteriebetrieb.					
Upsala	Mai	140	121	H	
	November	132	119	H	
Sundsvall	Mai	203	193	S	
	November	176	165	S	
Lund	Mai	144	118	H	
	November	142	113	H	
f) Einschnurklappenschränke mit Ortsbatteriebetrieb.					
Norrköping	Mai	132	107	H	
	November	132	102	H	
Örebro	Mai	147	125	H	
	November	140	117	H	

Digitized by Google

Für Stockholm stellt sich die Zahl auf 19,4, für Gotenburg auf 18,1, für Malmö auf 19,8, für Norrköping auf 18,4.

Im Telegrammverkehr kamen für ganz Schweden im Durchschnitt 8,1 Telegramme in der Stunde auf einen Beamten, in Stockholm 11,5, in Malmö 11,8, in Gotenburg 14,1, in Hälsingborg 10,2, in Norrköping 10,1 in Gäfle 11,4.

Über die Dichtigkeit des Fernsprechnetzes, die bekanntlich in Schweden recht groß ist, geben folgende Angaben Aufschluß. In den 7 volkreichsten Städten betrug

	die Zahl der		
	Einwohner	Fernsprechstellen der Telegraphenverwaltung	staatlichen Fernsprechstellen auf 1 000 Einwohner
in Stockholm	354 783[1])	26 034	73,4
- Gotenburg	178 030	13 672	76,8
- Malmö	95 821	6 862	71,6
- Norrköping	46 180	3 536	76,6
- Gäfle	35 736	2 708	75,8
- Hälsingborg	34 383	2 731	79,4
- Örebro	33 112	2 558	77,3.
In den Städten überhaupt	1 485 840	105 345	70,9
auf dem flachen Lande	4 152 743	53 907	13,0
zusammen	5 638 583	159 252	28,2.

Zieht man auch die Zahl der Fernsprechstellen der nichtstaatlichen Unternehmungen heran, so ergibt sich für Stockholm bei 85 650 Sprechstellen eine Dichte von 241,4 Sprechstellen auf 1000 Einwohner und für das ganze Land bei 235 373 Sprechstellen eine Dichte von 41,7 Sprechstellen auf 1 000 Einwohner. Das dichteste Fernsprechnetz in Schweden hat der Rechnungsbezirk Saltsjöbaden, wo 608 Sprechstellen auf 3 515 Einwohner entfallen, d. s. 173 Sprechstellen auf 1 000 Einwohner.

Die der Telegraphenverwaltung im Jahre 1913 aus ihren Werkstätten gelieferten Apparate usw. hatten einen Wert von 2 219 762 Kr. An Löhnen für die Arbeiter, deren Zahl im Durchschnitt 437 betrug, wurden 756 108 Kr. verausgabt. Rohstoffe und Halbzeug zur Anfertigung der Apparate wurden

[1]) Ohne die Gemeinde Brännkyrka; einschließlich Brännkyrkas stellt sich die Zahl der Einwohner auf 382 085, die Zahl der staatlichen Sprechstellen auf 26 349 und die Zahl der auf 1 000 Einwohner entfallenden Sprechstellen auf 69.

Digitized by Google

im Betrage von 640 625 Kr. gekauft. Unter anderem fertigten die Werkstätten namentlich an:

Fernsprechapparate aller Art im Werte von	611 115	Kr.,
Mikrophone ..... - - -	152 757	-
Umschalter ..... - - -	159 608	-
Zubehörteile ..... - - -	1 051 655	-
Instandsetzungsarbeiten .... - - -	241 709	- .

Im Anfange des Jahres 1913 verfügte die Telegraphenverwaltung über ein Vermögen von ..... 82 500 709 Kr.

Im Laufe des Jahres wurden der Verwaltung vom Schatzamt überwiesen ..	5 114 000 Kr.	
Dazu der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben mit	6 292 442 Kr.	
		11 406 442 Kr.
Die Rückzahlungen der Telegraphenverwaltung in das Schatzamt haben im Laufe des Jahres 1913 betragen		5 688 971 Kr.
		5 717 471 Kr.
Die Telegraphenverwaltung besaß demnach Ende 1913 ein Vermögen von		88 218 180 Kr.

Im einzelnen war es folgendermaßen angelegt:

	Anfang 1913	Ende 1913	Zunahme / Abnahme
	Kr.	Kr.	Kr.
I. Stehende Anlage			
Orts-Fernsprechnetze	39 811 748	42 971 306	3 159 558
Fernsprech-Verbindungsleitungen	21 772 987	23 023 144	1 250 157
Telegraphennetz	4 361 431	4 550 110	188 679
Grund und Gebäude	9 320 798	9 696 940	376 142
Zusammen	75 266 964	80 241 500	4 974 536.
II. Umlaufende Werte			
Barbestand, ausstehende Forderungen usw.	2 098 835	2 156 612	57 777
Werkstätten	1 658 363	1 502 979	—155 384
Vorratsbestände	3 476 547	4 317 089	840 542
Zusammen	7 233 745	7 976 680	742 935
Gesamtbetrag	82 500 709	88 218 180	5 717 471.

Zieht man die einzelnen Zeiträume in Betracht, in denen die Telegraphenverwaltung im Laufe des Jahres Schuldnerin oder Gläubigerin des Schatzamts war, so ergibt sich, daß sie im Jahre 1913 über einen Anlagebetrag von durchschnittlich 81 872 228 Kr. verfügt hat. In der nachstehenden Übersicht sind die Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Betriebe und die in ihnen angelegten Werte zusammengestellt.

Digitized by Google

Betriebszweig	Anteil an den Anlagekosten Kr.	Einnahmen Kr.	Betriebsausgaben Kr.	Überschuß 1913 Kr.	1913 v. H.	1912 v. H.
Orts-Fernsprechnetze . .	43 844 601	9 064 664	6 487 882	2 576 782	5,88	6,02
Fernsprech-Verbindungsleitungen	23 491 038	6 521 665	3 187 946	3 333 719	14,19	16,09
Telegraphennetz	4 642 582	2 771 676	2 545 631	226 045	4,87	9,88
Grund und Gebäude....	9 894 007	—	—	155 896	1,58	0,34
Insgesamt....	81 872 228	18 358 005	12 221 459	6 292 442	7,69	8,45.

Von den im Jahre 1913 getroffenen Verwaltungsmaßnahmen treten die nachstehend aufgeführten besonders hervor. Über den Dienst der Fernsprechbeamten sind neue Bestimmungen ergangen. Die Bezüge der Angestellten sind vom 1. Januar 1913 ab erhöht worden. Die Generaldirektion hat die Ermächtigung erhalten, den Angestellten, die 5 Jahre hindurch ihren Dienst zufriedenstellend wahrgenommen haben, beim Scheiden aus dem Dienste einen Betrag bis zu 300 Kr. als Geschenk zu überreichen. Schweden ist dem zwischenstaatlichen Funkentelegraphenvertrage von London 1912 endgültig beigetreten. Über die Einrichtung von Funkentelegraphenanlagen an Bord fremder Schiffe sind Sonderbestimmungen erlassen worden; namentlich ist untersagt, von solchen Einrichtungen in der Nähe der schwedischen Küstenstationen Gebrauch zu machen. Ferner ist die Telegraphenverwaltung ermächtigt worden, die Insel Gotland mit dem schwedischen Festlande durch ein Fernsprechkabel zu verbinden. Im schwedisch-dänischen Telegrammverkehr sind Brieftelegramme und sogenannte Glückwunschtelegramme eingeführt worden (d. h. Telegramme, die bei der Bestimmungsanstalt auf besondere, künstlerisch verzierte Blätter niedergeschrieben werden). Solche Telegramme sind auch im inneren schwedischen Verkehr gegen einen Gebührenzuschlag von 35 Öre zulässig. $^4/_7$ des Erlöses fließen dem schwedischen Volksbunde zur Bekämpfung der Tuberkulose zu.

An technischen Untersuchungen wurden 1913 u. a. vorgenommen: die Bestimmung des Dämpfungsexponenten für Leitungen, die Berechnung von Pupinspulen für Doppelsprechschaltungen in Kabeln, die Prüfung eines selbsttätigen Umschalters für 10 Leitungen nach Betulander, Versuche mit der Liebenschen Verstärkerlampe.

Der Lehrplan der von der Verwaltung eingerichteten Telegraphenschule umfaßte: die Fortsetzung des 1912 begonnenen Ausbildungsunterrichts für Bordtelegraphisten; den Ergänzungsunterricht für Anwärter des Funkentelegraphendienstes; je einen Lehrgang für männliche und für weibliche Anwärter des Telegraphen- und Fernsprechdienstes.

Zum Besten der Angestellten der Telegraphenverwaltung bestehen zwei Wohlfahrtseinrichtungen. Die eine ist zur Gewährung von Ruhegehältern an die Angestellten bestimmt, die andere dient zur Versorgung der Witwen und Waisen verstorbener Telegraphenbeamten. Die Telegraphenver-

Digitized by Google

waltung zahlt ihrerseits Beiträge zur Unterstützung der Kassen, z. B. im Jahre 1913 250 752 Kr. Der Bestand der Ruhegehaltskasse betrug Ende 1913 6 846 180 Kr., der der Witwen- und Waisenkasse 1 811 190 Kr. An Ruhegehältern wurden im Berichtsjahre 205 630 Kr., an Witwen- und Waisengeldern 47 698 Kr. gezahlt. Außer diesen Beträgen hat die Telegraphenverwaltung 1913 aus eigenen Mitteln 102 647 Kr. zur Erhöhung der Ruhegehälter und 14 963 Kr. für lebenslängliche Renten und zu Unterstützungszwecken beigesteuert.

Daneben gibt es bei der Telegraphenverwaltung eine wohltätige Stiftung unter dem Namen »Stiftung Bång«, die aus dem Verkauf eines 1838 von dem Fabrikanten Bång in Stockholm der damaligen Verwaltung der optischen Telegraphen geschenkten Grundstücks herrührt. Aus der Stiftung werden Darlehen an Angestellte, und zwar vorzugsweise an Arbeiter in den Werkstätten gegeben, die ein Stückchen Land erwerben wollen, um darauf ein kleines Haus zu erbauen. Im Jahre 1913 haben 16 Personen Darlehen im Gesamtbetrage von 44 400 Kr. erhalten.

Der kurze Auszug aus dem ausführlichen und sehr sorgfältig bearbeiteten Jahresberichte der schwedischen Telegraphenverwaltung zeigt, daß sich Schweden eines wohlgeordneten Telegraphenwesens und namentlich eines vorzüglich ausgebauten Fernsprechnetzes erfreut, das von anderen Staaten in vielen Beziehungen zum Vorbilde genommen wird. Wenn Schweden auch hinsichtlich der Zahl der Fernsprechanschlüsse, Gespräche usw. wegen der verhältnismäßig niedrigen Bevölkerungsziffer hinter den großen europäischen Staaten zurückbleibt, steht es doch, was die Dichte des Fernsprechnetzes betrifft, an zweiter Stelle. Wie aus der Übersicht über den Umfang des Fernsprech- und Telegraphenwesens in den wichtigsten europäischen Ländern auf S. 368/369 hervorgeht, hatte Schweden Ende 1913 fast ebensoviel Sprechstellen wie Rußland oder wie Österreich und Ungarn zusammengenommen. Es nimmt in dieser Beziehung den fünften Platz ein hinter Deutschland (1 420 100), Großbritannien (774 821), Frankreich (328 107) und Rußland (246 322) und hat den Vorrang vor Österreich (160 168), Dänemark (129 277), der Schweiz (96 624), Norwegen (87 373), Ungarn (82 100), den Niederlanden (78 743) und den übrigen Staaten. In der Verbreitung des Fernsprechers wird es nur von Dänemark übertroffen, wo 4,69 Sprechstellen auf 100 Einwohner entfallen, während in Schweden 4,15, in Norwegen 3,65, in der Schweiz 2,57, in Deutschland 2,19, in Großbritannien 1,68, in den Niederlanden 1,27, in Frankreich 0,83, in Österreich 0,56, in Ungarn 0,39 und in Rußland nur 0,15 Sprechstellen auf 100 Einwohner kommen. Bei der allgemeinen Beliebtheit, die der Fernsprecher in Schweden genießt, wird ein großer Teil des Nachrichtenverkehrs durch den Fernsprecher vermittelt. Von 100 Einwohnern wurden 1913 in Schweden 9 161 Gespräche geführt, gegen 9 376 in Dänemark, 8 231 in Norwegen, 3 878 in Deutschland, 3 019 in den Niederlanden, 1 965 in der Schweiz, 1 917 in Großbritannien, 1 828 in Belgien, 1 369 in Österreich, 1 129 in Ungarn, 1 097 in Frankreich usw. Da das Verkehrsbedürfnis in hohem Maße durch den Fernsprecher befriedigt wird, ist der Telegraph weniger stark in Anspruch genommen, wie es in den Ländern mit stark entwickeltem Fernsprechverkehr überhaupt der Fall ist. Mit 93 Telegrammen im Jahr auf 100 Einwohner steht Schweden hinter Großbritannien (201), Frankreich (171), der Schweiz (168), Norwegen (164), Dänemark (142), Belgien (125), den Niederlanden (113), Deutschland (99) und vor Portugal (85), Österreich (82), Italien (75), Rumänien (61) usw. Daß nicht nur größere Geschäfte, für die der Fernsprecher unbedingt erforderlich ist, an das Netz angeschlossen sind, sondern daß weite

Digitized by Google

Der Umfang des Fernsprech- und Telegraphenwesens

Nr.	Land	Jahr	Flächeninhalt km²	Einwohnerzahl	Länge der Fernsprechleitungen: Fernsprech-Verbindungsleitungen, Doppelleitung km	Anschlußleitungen km	zusammen km
	1	2	3	4	5	6	7
1	Belgien	1912	29 455	7 571 387	42 432	262 661	305 093
2	Bulgarien	1913	114 000	5 100 000	7 804	5 576	13 380
3	Dänemark	1. 4. 1913 — 31. 3. 1914	38 971	2 757 076	111 429	439 781	551 210
4	Deutschland	1913	540 858	64 925 993	678 220	5 967 776	6 645 997
5	Frankreich	1913	536 408	39 601 509	625 228	1 274 473	1 899 701
6	Griechenland	1912	63 606	2 727 300	1 568	7 107	8 675
7	Großbritannien	1. 4. 1913 — 31. 3. 1914	314 609	46 122 973	234 307	2 502 507	2 736 814
8	Italien	1. 7. 1912 — 30. 6. 1913	286 610	35 238 997	Die Angaben		
9	Niederlande	1913	33 080	6 212 701	93 144	234 092	327 236
10	Norwegen	1. 7. 1913 — 30. 6. 1914	322 909	2 391 782	102 047	210 386	312 433
11	Österreich	1913	300 007	28 571 934	80 829	477 093	557 922
12	Portugal	1912	91 948	5 960 056			Keine
13	Rumänien	1. 4. 1913 — 31. 3. 1914	137 786	7 248 061	73 159	39 686	112 845
14	Rußland	1913	22 434 392	167 003 400	18 839	807 176	826 015
15	Schweden [1] staatliches Netz	1913	447 864	5 638 583	150 658	176 873	327 531
	Schweden [1] staatl. u. nichtstaatl. Netz				Keine Angaben		496 737
16	Schweiz	1913	41 324	3 753 293	32 606	336 419	369 025
17	Spanien	1913	505 190	20 027 412			Keine
18	Türkei	1. 3. 1913 — 28. 2. 1914	764 692	25 513 100	—	—	—
19	Ungarn	1913	324 851	20 886 487	173 928	265 792	439 720

[1] Die Angaben sind, um den Vergleich möglichst zutreffend durchzuführen, der vom Internationalen Punkten — infolge einer anderen Zusammenstellung — von denen in dem Jahresberichte der schwedischen

Digitized by Google

in den wichtigsten europäischen Ländern.

Zahl der Gespräche				Zahl der Sprechstellen				Zahl der auf 1 Sprechstelle entfallenden Verbindungen		Länge der Telegraphenleitungen	Zahl der beförderten Telegramme	Zahl der Telegramme auf 100 Einwohner
von Ort zu Ort	im Ortsverkehr	zusammen	auf 100 Einwohner	Teilnehmersprechstellen	öffentliche Sprechstellen	insgesamt	auf 100 Einwohner	im Verkehr von Ort zu Ort	im Ortsverkehr	km		
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
2 615 728	135 790 175	138 405 903	1 828	56 922	275	57 197	0,76	46	2 374	44 383	9 460 817	125
323 104	8 272 206	8 595 310	169	3 580	30	3 610	0,07	89	2 291	17 988	3 045 558	60
48 703 310	209 790 452	258 493 762	9 376	127 144	2 133	129 277	4,69	377	1 623	13 475	3 917 770	142
444 194 700	2 073 757 950	2 517 952 650	3 878	1 376 915	43 185	1 420 100	2,19	313	1 460	751 169	64 330 040	99
45 327 205	388 965 753	434 292 958	1 097	309 572	18 535	328 107	0,83	138	1 185	727 734	67 770 944	171
Keine Angaben				1 964	3	1 967	—	—	—	16 878	1 828 832	67
38 220 086	845 771 000	883 991 086	1 917	760 732	14 089	774 821	1,68	49	1 092	430 008	92 886 000	201
für 1912 oder 1913 sind noch nicht veröffentlicht										335 282	26 573 001	75
7 342 572	180 203 873	187 546 445	3 019	77 294	1 449	78 743	1,27	93	2 290	40 354	7 041 410	113
10 140 196	186 730 998	196 871 194	8 231	83 791	3 582	87 373	3,65	116	2 137	90 752	3 933 300	164
7 361 725	384 704 251	392 065 976	1 369	157 933	2 235	160 168	0,56	46	2 401	242 900	23 342 840	81
Angaben										20 284	5 089 285	85
1 444 227	20 894 338	22 338 565	308	17 979	3 304	21 283	0,29	68	982	25 308	4 388 835	61
11 178 808	1 255 841 189	1 267 019 997	759	245 621	701	246 322	0,15	45	5 098	806 424	47 650 341	29
19 826 353	304 152 324	323 978 677	—	155 413	3 839	159 252	—	125	1 910	34 030	5 235 987	93
Keine Angaben		516 539 237	9 161	230 250	3 839	234 089	4,15	2 207		—	—	—
13 719 227	60 034 848	73 754 075	1 965	95 262	1 362	96 624	2,57	142	620	26 831	6 323 038	168
Angaben				34 518	292	34 810	0,17	—	—	97 426	7 377 618	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66 750	8 812 601	35
2 768 467	232 951 342	235 719 809	1 129	79 231	2 869	82 100	0,39	337	2 837	160 712	13 972 341	67

Telegraphenbureau in Bern herausgegebenen Statistik entnommen. Die Zahlen weichen in einzelnen Telegraphenverwaltung ab.

Digitized by Google

Kreise der Bevölkerung von der Einrichtung Gebrauch machen, geht daraus hervor, daß die Zahl der auf eine Sprechstelle entfallenden Verbindungen nicht unangemessen groß ist, wie z. B. in Rußland, wo im Durchschnitt 1913 5 098 Orts- und 45 Fernverbindungen von einem Anschluß aus verlangt wurden. In Schweden entfielen im staatlichen Netze 2 035, im staatlichen und nichtstaatlichen Netze zusammen 2 207 Gespräche auf einen Anschluß. Zum Vergleich sei angeführt, daß die entsprechenden Zahlen für Deutschland 1 773, für Frankreich 1 323 und für Großbritannien 1 141 lauten.

Das Lübecker Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung und sein Übergang an das Reich.

Von Ober-Postinspektor Teubner in Königsberg (Pr.).

Der Übergang der Stadtpost an die freistädtische Verwaltung.

Das Schonenfahrer-Kollegium leitete den städtischen Postdienst, soweit nicht einzelnen fremden Staaten und dem Fürsten von Thurn und Taxis die Ausübung von Postbefugnissen hatte zugestanden werden müssen, trotz mancherlei Anfechtungen im wesentlichen uneingeschränkt bis zum Jahre 1808, denn der Lübecker Senat hatte sich lediglich das Recht vorbehalten, die auf das Postwesen bezüglichen Verhandlungen mit auswärtigen Regierungen selbst zu führen. Im Jahre 1808 rissen die Franzosen die Verwaltung des ganzen Postwesens in der Stadt Lübeck an sich; gleichzeitig wurde ein französischer (Großherzoglich Bergischer) Postamtsvorsteher eingesetzt.

Als im Jahre 1813 die Franzosen zum ersten Male aus Lübeck vertrieben worden waren, verfügte der Senat, daß das Stadtpostwesen einstweilen durch die Kommerz-Deputation verwaltet werden solle. Als die Stadt einige Monate später endgültig vom Napoleonischen Joche befreit war, machte das Schonenfahrer-Kollegium gegen den Senat seine alten Rechte auf die Verwaltung des Postwesens geltend. Nach längeren Verhandlungen einigten sich beide Teile dahin, daß die Stadtpost für Rechnung der Stadtkasse besorgt und einem Postdepartement unterstellt werde, das sich aus zwei Senatoren und vier aus der Reihe der Schonenfahrer zu wählenden Bürgern zusammensetzen solle. Zur Entschädigung für die wegfallenden Posteinnahmen und als Miete für die im Schonenfahrerhause (Schütting) befindlichen Diensträume des Stadtpostamts wurde dem Schonenfahrer-Kollegium eine Jahresvergütung von 2 000 ℳ Lübecker Kurant zugebilligt. Auch behielt sich das Schonenfahrer-Kollegium das Recht auf Anstellung des Stadtpostmeisters und der übrigen Postbeamten vor, obwohl der Senat gerade dieses Recht gern erworben hätte.

Quellen: Akten des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg, des Reichs-Postamts in Berlin und der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Hamburg. Chronik und Akten des Kaiserlichen Postamts in Lübeck. Archiv für Post und Telegraphie in Berlin. Statistische Zusammenstellungen über den Personen-, Brief-, Paket- und Geldverkehr in Lübeck pro anno 1859; Lübeck 1860. Posthandbuch für Lübeck; Lübeck 1854. Gebrüder Senfs illustrierter Postwertzeichenkatalog; Leipzig 1914. C. Lindenberg, Die Briefumschläge deutscher Staaten; Berlin 1892.

Digitized by Google

Im Jahre 1850 benutzte der Senat, als wiederum die erledigte Stelle eines Bürger-Abgeordneten beim Postdepartement zu besetzen war, die Gelegenheit, um unter Hinweis auf die im Jahre 1848 in Kraft getretene neue Staatsverfassung dem Schonenfahrer-Kollegium die Befugnis streitig zu machen, einen Schonenfahrer als Mitglied ins Postdepartement zu wählen; er verlangte, daß ihm das Postdepartement bei jeder Erledigung einer Stelle die beiden geeignetsten Bürger zur Wahl als Abgeordneten vorschlagen solle. Ferner beanspruchte der Senat ausschließlich für sich das Recht, bei einem Freiwerden der Postmeisterstelle den neuen Stelleninhaber zu bestimmen. Die übrigen Postbeamten sollten vom Postdepartement ernannt werden. Da eine Einigung nicht zu erzielen war, wurde die Angelegenheit durch die Gesetzgebung, also durch Rats- und Bürgerschluß, geregelt. Die Entscheidung fiel nach den Wünschen des Senats aus. Damit war der Einfluß des Schonenfahrer-Kollegiums auf das Postwesen gebrochen.

Die Beamtenverhältnisse beim Lübecker Stadtpostamte. Litzenbrüder.

Während bis zum Frühjahr 1851 Personen ohne postfachliche Vorbildung das Stadtpostamt geleitet hatten, kam mit dem Postmeister Lingnau, der am 2. April 1851 mit der Leitung der Stadtpostdienstgeschäfte betraut worden war, zum ersten Male ein Postfachbeamter in die wichtige und verantwortungsvolle Stellung. Er hatte vorher als Postrevisor in mecklenburg-strelitzschen Diensten gestanden und sich schon da als tüchtig und umsichtig bewährt.

Gleichzeitig schritt der Senat zu der nötig gewordenen Regelung der Dienstverhältnisse der übrigen Lübecker Postbeamten und Postunterbeamten. Bis zum Jahre 1851 standen die Beamten zum Stadtpostmeister in einem Privatdienstverhältnisse, während die Unterbeamten mit ihrer Stelle »belehnt« wurden. Besonders eigenartig lagen die Verhältnisse beim »Briefbesteller«. Er wurde zwar mit der Briefbestellung belehnt, doch trug er die Briefe nicht selbst aus, sondern nahm für diesen Zweck auf eigene Rechnung Boten in Tagelohn. Die Boten lieferten die Porto- und Bestellgeldbeträge, die sie im Laufe der Woche eingezogen hatten, Sonnabends an den »Briefbesteller« ab, der das Porto an den Stadtpostmeister abführte, die Boten aus dem Bestellgeld entlohnte und sich aus dem vom Bestellgelde bleibenden, meist recht beträchtlichen Überschusse bezahlt machte.

Die übrigen Unterbeamten wurden »Litzenbrüder« genannt. Wie Professor Busch in seinem 1806 in Leipzig erschienenen Buche »Die Handlung von Hamburg« sagt, ist das Wort »Litzenbrüder« holländischen Ursprunges und rührt von den Stricken oder Schnüren her, mit denen jene Leute versehen waren, denn Stricke oder Schnüre heißen auf holländisch »Lietsen«. Auch Weigand in seinem deutschen Wörterbuche sagt, daß im Mittelhochdeutschen und Mitteldeutschen die Litze eine dünne Schnur bedeute. Busch bemerkt noch, daß am Anfange des 19. Jahrhunderts bei der schwedischen fahrenden Post in Hamburg ein Litzenbruder und beim dänischen Postamte daselbst drei Litzenbrüder beschäftigt wurden. Der Ausdruck kommt auch in den aus den Jahren 1661 bis 1730 herrührenden Lübecker Postakten des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg sowie im Posthandbuche für Lübeck aus dem Jahre 1854 auf S. 42 vor. Dieselbe Bezeichnung bestand noch 1864 in Schleswig-Holstein für die bei der Post beschäftigten Paketbesteller. Die Unterbeamten trugen die angekommenen Pakete auf dem Rücken an die Empfänger ab; die Pakete waren nur durch eine Schnur oder einen Riemen miteinander verbunden.

Digitized by Google

Andere Schriftsteller behaupten, daß die Bezeichnung »Litzenbruder« in norddeutschen Städten gleichbedeutend mit Ballenbinder oder Packer gewesen sei. Eines der wichtigsten Handwerkszeuge dieser vormals bei den Handelshäusern beschäftigten und meist für ihren Dienst besonders verpflichteten Leute waren die Stricke oder Seile, womit sie die Ballen zusammenschnürten oder die Kisten zur besseren Handhabung zu umschnüren pflegten. Als Gehalt bezogen die Lübecker Litzenbrüder die für ihre einzelnen Dienstleistungen festgesetzten Gebühren, bestehend in Litzgeld und Bestellgeld. In ihren dienstfreien Stunden gingen sie einem Nebenerwerbe nach, der meistens darin bestand, daß sie für die Kaufmannschaft Frachtwagen oder Schiffe entluden oder beluden.

In den Besoldungs- und Beschäftigungsverhältnissen trat im Jahre 1851 eine durchgreifende Änderung ein. Von diesem Zeitpunkt ab wurden die Lübecker Stadtpostbeamten und -unterbeamten als Staatsbeamte gegen feste Besoldung angestellt, während die aufkommenden Postgebühren ungeteilt in die Postkasse flossen. Soweit die Nebenbeschäftigung nicht ganz wegfiel, wurde sie beträchtlich eingeschränkt.

Das Lübecker Kurswesen im 19. Jahrhundert.

Über den Postengang zu Anfang des Jahres 1814 gibt folgende in den Akten des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg befindliche Übersicht Aufschluß.

Tabelle

der abgehenden Posten beim Stadt-Post-Amt im Schütting, Mengstraße.

Mittwochs und Sonnabends: Die reitende Post nach Boizenburg, mit den Briefen nach ganz Preußen, Rußland, Sachsen und Oestreich.
Annahme der Briefe bis 11½ Uhr Vormittags.

Dienstags und Freytags: Die fahrende Herzogl. Meckl. Schweriner Post.
Annahme bis 3 Uhr Nachmittags.

Montags und Donnerstags: Die fahrende Wismarsche Post.
Annahme bis 2 Uhr Nachmittags.

Dienstags und Freytags: Die fahrende Fürstl. Eutiner Post.
Annahme bis 3 Uhr Nachmittags.

Mittwochs und Sonnabends: Die reitende Wismarsche Post.
Annahme bis 11 Uhr Vormittags.

Dienstags und Freytags: Die reitende Post nach Holstein. Die Briefe gehen vorläufig nach folgenden Oertern, so weit nämlich die alliirte Armee vorgerückt ist, nach Ploen, Preetz, Kiel, Neustadt, Lütjenburg, Oldenburg, Heiligenhafen, Fehmern, Oldesloe, Segeberg, Neumünster.
Annahme bis 3 Uhr Nachmittags.

Stadt-Post-Amt.

Horstmann.

Die Übersicht enthielt noch folgende Nachschrift: Das commercirende Publikum wird hiedurch benachrichtigt, daß gleichwie unter hoher Autorität hoher Russisch Kaiserlicher Militairbehörden,

Digitized by Google

zur Beförderung der Correspondenz über Bremen nach Holland und England, durch das ehemalige Hamburger Stadt-Postamt ein Stafettenritt zwischen Blankenese und Bremen einstweilen angeordnet worden, also auch hier eine ähnliche Veranstaltung zwischen Lübeck und Blankenese gegenwärtig Statt findet, und das Felleisen Montags und Donnerstags aus dem Stadt-Postamt expediert wird. Die Briefe müssen vor 12 Uhr Mittags eingereicht werden. Ein einfacher frankierter Brief bis Blankenese kostet vorläufig 4 sg. Auch werden über Blankenese Briefe nach Altona befördert, so lange nämlich die Kön. Dän. Post dahin nicht reetablirt ist.

Lübeck, 7. Janr 1814.

Stadt-Postamt.

Horstmann.

Von Lübeck gingen ab:

Im Jahre 1818

a) Reitposten nach Hamburg, Oldesloe, Neustadt i. H., Plön, Boizenburg (Elbe), Wismar, Ratzeburg und Hamfelde. Die Reitpost nach Hamburg ging täglich, während die übrigen nur zweimal wöchentlich verkehrten;
b) Fahrposten nach Oldesloe, Schönberg (Mecklb.), Ratzeburg, Wismar, Schwerin, Eutin, Lüneburg, Kiel, Plön und Neustadt (Holstein), die wöchentlich ein- oder zweimal liefen.

Im Jahre 1848

a) eine Reitpost, wöchentlich zweimal nach Hamfelde, und
b) fahrende Personen- und Schnellposten nach Hamburg, Schwerin, Schwarzenbek, Wismar, Kiel, Eutin, Neustadt und Plön, entweder täglich oder wöchentlich ein- bis viermal; ferner
c) eine Karriolpost nach Travemünde (während der Badezeit);
d) eine Fußbotenpost nach Neustadt (Holstein) und
e) Dampfschiffsposten nach St. Petersburg (seit 1831) und mehreren schwedischen Häfen.

Im Jahre 1854

a) drei ankommende und drei abgehende Eisenbahnzüge auf der Strecke Lübeck–Büchen täglich;
b) eine Schnellpost über Schönberg (Meckl.), Rehna (Meckl.) und Gadebusch nach Schwerin mit Anschluß an den ersten Eisenbahnzug nach Berlin, täglich ankommend und abgehend;
c) eine Personenpost über Dassow (Meckl.) nach Wismar zum Anschluß an den Eisenbahnzug nach Rostock, täglich ankommend und abgehend;
d) eine Personenpost nach Travemünde, während der Badezeit täglich zweimal, sonst einmal ankommend und abgehend (die unter a bis d aufgeführten Posten beförderten Personen, Briefe und Pakete);
e) eine Briefpost nach Hamburg, täglich ankommend und abgehend. Sie beförderte Briefe nach Hamburg, Hannover und Holland sowie Proben, Mustersendungen und Pakete bis zum Gewichte von 4 Pfund nach Hamburg, während sie Briefe aus Hamburg, Hannover, Bremen, England usw. mitbrachte;
f) Dampfschiffsposten nach Rußland, deren Ankunft und Abfahrt Schwankungen unterlag.

Digitized by Google

Im Jahre 1858
a) eine Eisenbahnpost nach Büchen (seit 1851);
b) tägliche Schnellposten nach Schwerin und Hamburg;
c) tägliche Personenposten nach Wismar, Neustadt (Holstein) und Eutin sowie nach Travemünde;
d) Fußboten nach Stockelsdorf, Großgrönau und Reinfeld (Holstein);
e) Dampfschiffsposten nach Dänemark, Schweden und Norwegen.

Im Jahre 1868
a) Eisenbahnposten nach Büchen und (seit 1865) Hamburg;
b) Schnell- und Personenposten nach Travemünde, täglich dreimal, nach Wismar und Eutin, täglich zweimal, nach Schwerin und Plön, täglich einmal;
c) Fußbotenposten nach Stockelsdorf und Großgrönau;
d) Dampfschiffsposten nach Kopenhagen und Malmö vom 15. bis 31. März und vom 1. Oktober bis 15. Dezember wöchentlich dreimal, vom 1. April bis 30. September wöchentlich sechsmal. Die Dampfschiffslinie wurde staatlich unterstützt.

Außerdem wurden im Jahre 1868, wie in den früheren Jahren, die zwischen Lübeck einserseits und Schweden-Norwegen anderseits verkehrenden Dampfschiffe zur Postbeförderung benutzt, seit 1. Mai 1868 jedoch nur noch zur Beförderung von Briefen mittels der Schiffsbriefkasten.

Im Jahre 1883 bestanden:
a) Eisenbahnposten nach Büchen seit 15. Oktober 1851, Hamburg seit 1. August 1865, Kleinen seit 1. Juni 1870, Eutin seit 10. April 1873, Travemünde seit 1. August 1882;
b) eine Landbriefträgerfahrt nach Sarau;
c) zwei Botenposten nach Stockelsdorf und Moisling und
d) ein Privat-Personenfuhrwerk nach Crummese.

Zu den Eisenbahnverbindungen ist am 20. August 1902 noch die Bahnlinie nach Schlutup getreten. Für die Dampfschiffspost Lübeck–Kopenhagen–Malmö wurde aus der Postkasse eine Beihilfe gezahlt; sie betrug im Jahre 1868 10 000 Taler, wurde aber im Jahre 1881 auf 6 000 ℳ und von 1884 ab auf 3 000 ℳ ermäßigt. Seit 1. April 1907 wird keine feste Vergütung mehr gewährt; als Entschädigung empfängt die Gesellschaft 20 Pf. für jedes Paket.

Betriebsverhältnisse, Postordnung, Portosätze.

Im Jahre 1854 hatte das damals im Hause Mengstraße 43 untergebrachte Stadtpostamt folgende Befugnisse. Es beförderte Briefe und Pakete nach Mecklenburg, Hannover, Braunschweig, Preußen, Sachsen, Sachsen-Altenburg, Österreich, soweit einzelne Provinzen nicht dem Taxisschen Postbereiche zugeteilt waren, nach Rußland, den Niederlanden, Großbritannien, den transatlantischen Ländern bei Beförderung über Hamburger, Bremer, niederländische und belgische Häfen, nach der Jonischen Republik, Griechenland, der Türkei, Ägypten, Ostindien, China, Australien, nach Schweden und Norwegen über preußische und mecklenburgische Häfen, ferner Briefsendungen nach Hamburg und Bergedorf sowie Fahrpostsendungen nach allen den Ländern, wohin das Taxissche Postamt die Briefbeförderung hatte.

Das Stadtpostamt unterhielt am Bahnhof in Lübeck eine Zweigstelle, die eine Stunde vor Abgang der Eisenbahnzüge geöffnet und 15 Minuten vor Abgang der Züge für den öffentlichen Verkehr geschlossen wurde; sie bearbeitete nur Briefpostsendungen.

Digitized by Google

Von den damaligen Bestimmungen der Lübecker Postordnung und Portotaxe seien folgende angeführt: Alle Briefe mußten versiegelt sein, Einschreibbriefe stets freigemacht werden. Eilbotenbriefe wurden wie Einschreibbriefe behandelt. Unfrankierte Drucksachen kosteten das volle Briefporto. Warenproben mußten den einfachen Briefen angehängt werden. Den Paketsendungen wurden Frachtbriefe beigegeben, die in einem offenen Viertelbogen Papier oder in einem versiegelten Briefe zu bestehen hatten; auf den Frachtbriefen mußte das gleiche Siegel abgedrückt sein, mit dem das Paket verschlossen war. Die Aufschrift des Pakets mußte aus mehreren großen Buchstaben, Nummern oder Zeichen bestehen und den Bestimmungsort übereinstimmend mit der Bezeichnung auf dem Begleitbrief angeben. Daß die Aufschrift auf das Paket aufgeklebt wurde, war unzulässig. Geldbriefe mußten durch fünf Siegelabdrücke verschlossen sein. Postvorschüsse wurden bei der Aufgabe-Postanstalt im allgemeinen erst dann ausgezahlt, wenn von der Bestimmungs-Postanstalt die Anzeige eingegangen war, daß der Empfänger die Sendung eingelöst hatte. Bare Einzahlungen waren im deutsch-österreichischen Vereinsgebiete nur bis zu zehn Talern zulässig. Jeder Einzahlung mußte ein Brief oder eine Adresse beigegeben sein, die den Namen des Empfängers und die Angabe des eingezahlten Betrags enthielten. Beim Verluste gewöhnlicher Pakete wurden für jedes Pfund der ganzen Sendung zehn Silbergroschen Ersatz geleistet.

Auch einige Portosätze seien hier aufgeführt: Ein einfacher Brief (bis zu 1 Lot Gewicht) kostete nach Anhalt, Bayern, Baden, Braunschweig, Bremen, Frankfurt (Main), Hessen, Hohenzollern, Lippe, Luxemburg, Mecklenburg, Strelitz, Nassau, Österreich, Oldenburg, Reuß, den Sächsischen Herzogtümern, Schwarzburg, Waldeck und Württemberg 4 Schilling, nach den nächsten preußischen Postorten 3 Schilling, nach den entlegeneren preußischen Postorten 4 Schilling, nach Dänemark 2 Schilling, nach Frankreich 5 bis 9 Schilling, nach Großbritannien $9^1/_2$ Schilling, nach Rußland $5^1/_2$ bis 8 Schilling, nach China $8^1/_2$ bis 34 Schilling, nach Brasilien $19^1/_2$ bis 23 Schilling, nach Mexiko 12 bis $37^1/_2$ Schilling und nach den Vereinigten Staaten von Amerika $17^1/_2$ bis $19^1/_2$ Schilling.

Die Gebühren betrugen für a) die Einschreibung 2, $2^1/_2$ oder 3 Schilling, b) die Eilbestellung (tags) 4 Schilling, (nachts) 8 Schilling, c) einen Rückschein 3 Schilling, d) Drucksachen für 1 Lot $^3/_4$ Schilling, e) Warenproben für je 2 Lot das einfache Briefporto. Für abgehende Pakete wurde neben dem Porto ein Wiegegeld erhoben, das für Sendungen bis 10 Pfund 1 Schilling, für schwerere Sendungen 2 Schilling betrug. Auch für Briefe, die mehr als 16 Lot wogen, mußte 1 Schilling Wägegeld bezahlt werden. Für Sendungen mit Wertangabe wurde neben dem Porto auch Scheingeld erhoben; es betrug für Sendungen bis 100 Reichstaler Wertangabe 1 Schilling, für höhere Werte 2 Schilling. Das Bestellgeld für ankommende Sendungen betrug für Pakete bis 1 Pfund 1 Schilling, für Pakete über 1 bis 20 Pfund 2 Schilling und für Pakete über 20 bis 100 Pfund 3 Schilling; für Sendungen mit Wertangabe bis zu 10 Taler 1 Schilling, bei einem Werte von mehr als 10 bis 150 Taler 2 und bei einem Werte von mehr als 150 bis 300 Taler 3 Schilling usw. Für gewöhnliche Briefe wurde ein Bestellgeld von $^1/_2$ bis 2 Schilling erhoben.

Der Verkehrsumfang im Jahre 1859.

Nach den »Statistischen Zusammenstellungen über den Personen-, Brief-, Paket- und Geldverkehr beim Stadt-Postamt in Lübeck pro anno 1859« betrug der Verkehr in diesem Jahre:

Digitized by Google

1. Abgereiste Fahrgäste 4 802,
2. Angekommene Fahrgäste 4 742,
3. Eingegangene Briefe 363 636,

davon

a) durch die Briefträger bestellt 170 253,
b) abgeholt 128 491,
c) durchgehend 64 892,

4. Abgegangene Briefe 328 615,

davon

a) portofrei 2 281,
b) nach Hamburg (Ort) 101 029,
c) nach dem Postvereinsgebiete 126 103,
d) nach Mecklenburg 66 191,
e) nach Travemünde 15 446,
f) nach dem Postvereinsauslande 12 152,
g) nach dem Taxisschen Postbezirke .. 5 413,

5. Eingegangene Paket-, Geld- und Barzahlungsendungen
   a) 30 142 Stück im Gewichte von 165 698 Pfund und im angegebenen Werte von 1 871 639 Talern, ferner
   b) 4 959 Barzahlungen (Postanweisungen), auf die 85 051 Taler auszuzahlen waren.
6. Abgegangene Paket-, Geld- und Barzahlungsendungen
   a) 31 528 Stück im Gewichte von 154 142 Pfund und im angegebenen Werte von 1 760 611 Talern, ferner
   b) 1 396 Barzahlungen (Postanweisungen), auf die 16 375 Taler eingezahlt worden waren.

Die Lübecker Postwertzeichen.

Während Bayern bereits am 1. November 1849, Sachsen im Juni 1850 und Preußen am 15. November desselben Jahres Postwertzeichen eingeführt hatten, entschloß sich Lübeck erst verhältnismäßig spät zu dieser für Post und Benutzer gleich vorteilhaften Maßnahme, nämlich vom 1. Jannar 1859 ab. Es wurden folgende Markengattungen geschaffen: Marken zu $^1/_2$ Schilling mit lilafarbigem, 1 Schilling mit gelbem, 2 Schilling mit braunem, $2^1/_2$ Schilling mit rotem, 4 Schilling mit grünem Drucke auf weißem Papier. Jede Marke enthält in der Mitte das Lübecker Wappen auf punktiertem Felde, darüber das Wort »Lübeck«. Das Wappen ist von einem Bande umgeben, in dem sich unten die Bezeichnung »Postmarke« und auf beiden Seiten der Wertbetrag in Buchstaben angegeben findet; der Wertbetrag ist außerdem in den vier Ecken der Marke durch Zahlen bezeichnet. Jeder Markenbogen enthielt $10 \times 10 = 100$ Stück. Die Marken durften nur zur Entrichtung des Portos für solche Briefsendungen benutzt werden, die bei den städtischen Postanstalten aufgegeben wurden; für die beim dänischen Ober-Postamt und beim Taxisschen Postamt aufgelieferten Briefsendungen waren die Lübecker Marken nicht verwendbar. Die Marken sollten auf den Briefen in der linken oberen Ecke aufgeklebt werden. Paket- und Geldsendungen durch Freimarken freizumachen, war damals noch nicht erlaubt; das zu entrichtende Franko mußte bar bezahlt werden. Die aus dem Jahre 1859 herrührenden Lübecker Brief-

Digitized by Google

marken sind in Flachdruck hergestellt; ihr Papier enthält als Wasserzeichen eine fünfblätterige Blüte in mehrfacher Wiederholung; dagegen wurden die im Jahre 1862 neu hergestellten Marken zu $^1/_2$ und 1 Schilling ohne Wasserzeichen angefertigt. Die Marken waren an den Rändern weder durchstochen noch gelocht; sie mußten mit der Schere vom Bogen abgeschnitten werden. Auch wurden die Markenbogen dieser Ausgabe erst bei eintretendem Bedarfe, d. h. kurz vor dem Verkaufe, gummiert. Der nach Auflösung der Lübecker städtischen Postverwaltung zu Sammelzwecken verkaufte Restbestand der Marken blieb infolgedessen ungummiert. Die Preise gestempelter Lübecker Marken schwanken zur Zeit zwischen 23 und 75 ℳ; ein Fehldruck — $2^1/_2$ Schilling auf rotbraunem Papier — kostet gestempelt sogar 325 ℳ.

Im Jahre 1863 wurden neue Postwertzeichen mit einem eirunden Wertstempel in Prägedruck und ohne Wasserzeichen ausgegeben; sie waren, um ihre Abtrennung zu erleichtern, am Rande durchstochen. Von dieser Ausgabe war die Marke zu $^1/_2$ Schilling hellgrün, 1 Schilling orange, 2 Schilling rosa, $2^1/_2$ Schilling blau und 4 Schilling hellbraun. Die Farben waren den entsprechenden Werten der damaligen preußischen, taxisschen usw. Marken angepaßt. Gleichzeitig wurden Briefumschläge mit eingedrucktem Wertstempel eingeführt.

Die Vorgeschichte der Lübecker Briefumschläge erster Ausgabe und der zweiten Ausgabe der Lübecker Marken ist recht bemerkenswert. In das Jahr 1862 fiel der große Aufschwung, den das Briefmarkensammeln nahm, und mit diesem Aufschwunge zugleich auch die Nachfrage nach Marken. Infolgedessen verkaufte das Lübecker Stadtpostamt allein in den letzten neun Monaten von 1862 für 1220 ℳ Briefmarken zu Sammelzwecken, besonders nach dem Auslande. Da aber der Anschaffungspreis den englischen Händlern zu hoch war, druckte man in London die sehr leicht zu fälschenden Lübecker Marken nach. Wenn nun auch, wie der Lübecker Generalkonsul in London an den Senat berichtete, nicht anzunehmen war, daß die gefälschten Marken in größerem Umfange zum Freimachen von Briefen in Lübeck benutzt werden würden, so befürchtete man doch von den gefälschten Marken einen Einnahmerückgang, weil man glaubte, daß der Markenabsatz zu Sammelzwecken durch die an die Stelle der echten Marken tretenden Fälschungen beschränkt werden würde. Der Lübecker Stadtpostdirektor schlug daher dem Postdepartement vor, neue Marken anzufertigen, die nicht so leicht und so billig nachzuahmen wären. Die Herstellungskosten, meinte er, würden reichlich aufgewogen werden durch die »Manie«, die für Briefmarken namentlich in England herrsche und den neuen Marken ein großes Absatzgebiet gewährleiste. Vor Absendung seines Berichts hatte er bei der preußischen Staatsdruckerei in Berlin angefragt, ob und zu welchen Preisen sie die Markenstempel und Druckplatten herstellen würde. Die Antwort lautete dahin, daß die Druckplatten für die Marken 52 Taler und die Druckstempel für fünf verschiedene Gattungen von Briefumschlägen 83 Taler, die Herstellung von 100 Briefumschlägen großer Form $8^1/_3$ Sgr. und von 100 kleineren Umschlägen $7^1/_3$ Sgr. kosten sollten. Die Preise waren dem Postdepartement genehm. Doch gab die Ähnlichkeit des Lübecker Stadtwappens mit dem des Königreichs Preußen dem Senat Anlaß zu Bedenken. Um die Ähnlichkeit unschädlich zu machen, beabsichtigte man zuerst, den Adler auf weißem oder gar auf schwarzem Grunde anfertigen zu lassen oder den Wertzeichen eine von den preußischen Wertzeichen abweichende Form, z. B. die achteckige, zu geben. Endlich aber erklärte man sich damit einverstanden, daß die Lübecker Marken und Briefumschläge nach dem Muster der preußischen hergestellt würden. Nachdem der Postdirektor Lingnau am

Digitized by Google

11. März 1863 zusammen 60 000 Briefumschläge bestellt hatte, ging die preußische Staatsdruckerei sogleich an die Herstellung der Wertzeichen und war damit bereits Anfang Juni fertig. Sie wurden vom 29. Juni 1863 ab an den Schaltern des Stadtpostamts in Lübeck und der Postexpedition in Travemünde verkauft; dagegen waren sie bei der Lübecker Postzweigstelle am Bahnhofe nicht zu haben.

Im Jahre 1864 wurde eine rötlichbraune Marke zu $1^1/_4$ Schilling in Flachdruck hergestellt, die zuerst während des Krieges gegen Dänemark zum Freimachen der Briefe nach Lauenburg, Holstein und Schleswig benutzt wurde. Ferner schuf die Lübecker Stadtpostverwaltung, als Ende 1865 die Gebühr für Briefe nach Bergedorf und Hamburg usw. ermäßigt wurde, eine Marke zu $1^1/_2$ Schilling, die in einem achteckigen Rahmen ein Rechteck mit Doppeladler enthielt; sie war zur Erleichterung der Abtrennung an den Rändern durchstochen. Übrigens gibt es von den durchstochenen Briefmarkenausgaben auch amtliche Neudrucke, die im Jahre 1872 zugunsten eines Kriegsinvaliden in einer Auflage von je 250 Stück hergestellt wurden.

Als am 31. Dezember 1867 die Lübecker Stadtpostverwaltung aufgelöst wurde und die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes an ihre Stelle trat, verloren die Lübecker Postwertzeichen ihre Gültigkeit; sie wurden aber noch eine Zeitlang an den Schaltern zurückgenommen und gegen Norddeutsche Bundes-Postwertzeichen umgetauscht. Ende Dezember 1868 waren noch 578 000 Briefmarken und rund 53 000 Briefumschläge vorhanden. Diese Wertzeichenbestände wurden nach Abzug von je 500 Stück jeder Gattung, die für Tauschzwecke vom General-Postamt in Berlin zurückbehalten wurden, im Januar 1869 an einen Pariser Briefmarkenhändler für 600 Taler verkauft.

Die Gebäude der Stadtpost.

Die Hauptpost.

Bis zum Jahre 1852 war die Stadtpost in einigen Zimmern des vermutlich im 16. Jahrhundert erbauten Schüttings untergebracht, der von den Kaufleuten als Versammlungshaus benutzt wurde. Seit 1853 wurde der Schütting — abgesehen von wenigen vermieteten Nebenräumen — ausschließlich als Posthaus benutzt; ein Jahr später ging er durch Kauf in den Besitz des Lübecker Staates und am 1. Oktober 1873 in das Eigentum des Reichs über. In den Jahren 1855 und 1874 wurden größere Umbauten vorgenommen, um die gesteigerten Ansprüche des Postverkehrs befriedigen zu können.

Die nach der Gründung des Reichs beginnende bedeutende Verkehrszunahme machte sich in Lübeck außerordentlich bemerkbar. Da es in dem mehrfach umgebauten und an der Grenze seiner Erweiterungsfähigkeit angekommenen Schütting an Platz mangelte, und da es erwünscht war, das in einem besonderen, im Jahre 1863 errichteten Gebäude mietweise untergebrachte Telegraphenamt mit dem Postamt unter einem Dache zu vereinigen, wurde in den Jahren 1882 bis 1884 ein stattlicher Neubau für beide Verkehrsanstalten errichtet; der General-Postmeister v. Stephan weihte das schöne Haus am 18. Oktober 1884 feierlich ein. Der Betrieb wurde am nächsten Tage eröffnet. Ein zweites mächtiges Postgebäude, mit dessen Bau im Jahre 1904 begonnen wurde, ist am 15. Dezember 1906 dem Betrieb übergeben worden; im 2. Geschoß ist das Telegraphenamt und im 3. Geschoß das Fernsprechamt untergebracht, während das Erdgeschoß dem Päckereiverkehr dient.

Digitized by Google

Die Bahnhofs-Postanstalt.

Im Bahnhofs-Empfangsgebäude wurde gleich bei der Inbetriebnahme der Lübeck-Büchener Eisenbahn (15. Oktober 1851) eine freistädtische, dem Stadtpostamt im Schütting unterstellte Zweig-Postanstalt eingerichtet. Die an die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft als Hausbesitzerin zahlbare Jahresmiete betrug anfänglich 480 ℳ; nach einer Vergrößerung der Räume durch Umbau wurde sie 1885 auf 960 ℳ erhöht. Bei der Eröffnung des neuen Bahnhofs am 1. Mai 1908 wurden auch neue Bahnhofs-Posträume in Gebrauch genommen; sie sind ebenso wie die früheren Räume auf Grund des Eisenbahn-Postgesetzes angemietet. Die Postanstalt am Bahnhofe führt die amtliche Bezeichnung Lübeck 2.

Die anderen Zweig-Postämter.

Am 1. April 1898 wurde, da die Hauptpost am Markte den Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermochte, ein Zweig-Postamt in der Ratzeburger Allee Nr. 2 in einem vom Senate gekauften und an die Postverwaltung vermieteten Hause eingerichtet; es führt die Bezeichnung Lübeck 3. Außerdem besteht noch eine Stadtpostagentur mit der Bezeichnung Lübeck 4.

Die Übernahme des Lübecker Stadtpostamts durch den Norddeutschen Bund.

Das Norddeutsche Bundes-Ober-Postamt in Lübeck.

Durch die Bestimmungen im Artikel 48 der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 wurde die Postgesetzgebung für das ganze Bundesgebiet dem Bunde zugewiesen. Das Postwesen sollte als einheitliche Staatsverkehrsanstalt vom Bunde eingerichtet und verwaltet werden. Auf Grund dieser Bestimmung übernahm das Bundespräsidium am 1. Januar 1868 die obere Leitung und Verwaltung des Postwesens sowie aller im Bundesgebiete befindlichen Postanstalten und unterstellte sie dem »General-Postamt des Norddeutschen Bundes«. Vom gleichen Zeitpunkt ab wurde das Stadtpostamt in Lübeck in ein »Norddeutsches Bundes-Ober-Postamt« umgewandelt und mit den Befugnissen einer Ober-Postdirektion ausgestattet; es stand also unmittelbar unter dem General-Postamt. Der freistädtische Postdirektor Lingnau wurde zum Ober-Postdirektor ernannt und leitete in dieser Eigenschaft sowohl die Verwaltungsgeschäfte des Ober-Postamts als auch den Betriebsdienst der Orts-Postanstalt. Der vom Lübecker Senate ernannte Kommissar, Senator Dr. Curtius, übergab am 1. Januar 1868 das städtische Postamt und das gesamte Lübecker Stadtpostwesen in feierlicher Weise an den vom Bundeskanzler beauftragten Ober-Postdirektor Lingnau. Dabei eröffnete der Kommissar allen zu diesem Zwecke vorgeladenen Lübecker Postbeamten und Postunterbeamten folgendes:

1. Sie seien aus ihren dienstlichen Beziehungen, Rechten und Verpflichtungen zum Staate Lübeck sowie zum Lübecker Senat und zum Post- und Telegraphendepartement mit dem 31. Dezember 1867 entlassen und von ihrem Diensteid entbunden; dagegen seien sie vom 1. Januar 1868 ab von der Bundes-Postverwaltung als deren Beamte übernommen, so daß von diesem Tage ab ihre Ansprüche auf Gehalt und u. U. auf Ruhegehalt auf die Bundesverwaltung übergingen.
2. Wegen des Ruhegeldes sei vom Bundeskanzler folgende schriftliche Zusicherung gegeben worden: Beim Eintritte körperlicher oder geistiger Dienstunfähigkeit der übernommenen Beamten und Angestellten würde von der Norddeutschen Bundesverwaltung ein Ruhegeld gewährt werden, dessen Betrag nicht hinter dem zu-

Digitized by Google

rückbleiben solle, das dem einzelnen Beamten oder Angestellten nach seinem derzeitigen Diensteinkommen — wenn gegenwärtig seine Pensionierung erfolgte — vom Staate Lübeck bewilligt werden würde.

3. Die Kautionen der nunmehr in den Dienst der Bundes-Postverwaltung übergegangenen Beamten und Angestellten gingen mit dem 1. Januar 1868 an die Bundes-Ober-Postkasse in Lübeck über, jedoch mit der Maßgabe, daß sie noch 6 Monate lang zur Sicherung gegen etwaige Ansprüche aus dem früheren Dienstverhältnisse hafteten.

Der Lübecker Kommissar teilte dem Ober-Postdirektor Lingnau ferner mit, daß in dem Schriftwechsel zwischen dem Senat und dem Bundeskanzler nicht nur für sein, Lingnaus, Verbleiben an der Spitze des Postwesens in Lübeck, sondern auch dafür gesorgt sei, daß ihm im Falle seiner Versetzung in den Ruhestand ein Ruhegehalt von mindestens 1600 Talern vom Bunde gewährt werden würde, entsprechend dem Betrage, der ihm gegebenenfalls vom Lübecker Senate bewilligt worden wäre.

Wegen der von der Lübecker Stadtpostverwaltung für das Stadtpostamtsgebäude an die Handelskammer gezahlten, vom 1. Januar 1868 ab aus der Bundes-Postkasse zu bestreitenden Rente und wegen des einstigen Rückfalls dieses Postgebäudes und des städtischen Telegraphengebäudes an den Staat Lübeck nahm der Lübecker Kommissar Bezug auf das Antwortschreiben des Senats an die Kgl. Preußische Telegraphendirektion vom 21. September 1867 und auf die Erklärungen und Vorbehalte, die in den zur Ordnung der Übergangsverhältnisse gefaßten Beschlüssen enthalten seien.

Durch Verfügung des Bundeskanzlers war der Ober-Postdirektor Lingnau beauftragt worden, die im Staatsgebiete der Freien und Hansestadt beschäftigten Postbeamten usw. auf das Bundes-Präsidium zu vereidigen.

Nach der Schlußbestimmung des Art. 52 der Verfassung des Norddeutschen Bundes sollte während der acht Jahre vom 1. Januar 1868 bis Ende Dezember 1875 die Hälfte des Überschusses, der sich während dieser Zeit für die Ober-Postämter in den Hansestädten und für deren Geschäftsbezirk ergab, alljährlich dem Bundes-Präsidium überwiesen werden, um daraus zunächst die Kosten für die Herstellung besserer Posteinrichtungen in den Hansestädten zu bestreiten. Daraufhin legte der Ober-Postdirektor Lingnau eine Nachweisung über die für Lübeck entstehenden Kosten vor, die für das Jahr 1868 mit einem Betrage von 11 381 Talern abschloß. Aus dieser Nachweisung geht u. a. hervor, daß vom 1. April 1868 ab 4 Landbriefträger mit einer Jahresbesoldung von je 220 Talern und 3 Stadtpostboten mit einem jährlichen Gehalte von je 250 Talern eingestellt worden waren; dazu kam die Besoldung für 3 neu angenommene Briefträger und 3 neu angenommene Bureaudiener mit je 350 Talern Gehalt jährlich. Von den neu angestellten Beamten bekamen

der Postkassen-Kontrolleur.....	1 200	Taler	Gehalt,
der Kassier	1 200	-	-
1 Postexpedient	550	-	-
ein 2. Postexpedient	500	-	- .

Die Kosten für die Versetzung von preußischen Postbeamten nach Lübeck und die Tagegelder für einen zur Unterweisung der Lübecker Postbeamten entsandten Beauftragten betrugen im Jahre 1868 rd. 179 Taler. Der Ober-Postdirektor, der infolge des erweiterten Bedarfs an Diensträumen seine Wohnung im Posthause hatte aufgeben müssen, erhielt eine jährliche Miet-

Digitized by Google

entschädigung von 360 Talern; außerdem empfing er für den Umzug und die Herrichtung der von ihm neu bezogenen Wohnung eine einmalige Entschädigung von 200 Talern.

Am 1. Januar 1876 wurde der Verwaltungsbezirk des Ober-Postamts in Lübeck mit dem Ober-Postdirektionsbezirke Hamburg verschmolzen. Infolgedessen trat das Ober-Postamt wieder in die Reihe der Orts-Postanstalten zurück und führt seitdem die Bezeichnung Kaiserliches Postamt.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Über die Blitzschäden an Kirchen, Türmen, Mühlen und Schornsteinen in Preußen hat das Königlich Preußische Statistische Landesamt bereits früher, und zwar für die Jahre 1885 bis 1903, auf Grund der brandstatistischen Unterlagen eingehende Berechnungen angestellt, die unzweifelhaft zeigten, daß hochragende Gebäude der Blitzgefahr in bedeutend höherem Maße ausgesetzt sind als der Durchschnitt der Gebäude. Nach der »Statistischen Korrespondenz« wurden im Laufe dieser 19 Jahre 579 Kirchen, 266 Türme, 565 Mühlen und 62 Schornsteine durch Blitzschlag beschädigt, d. s. zusammen 1 472 oder durchschnittlich jährlich 77,5 Gebäude. Kürzlich ist auch das in der untenstehenden Übersicht im Auszug enthaltene Ergebnis der Ermittelungen für die Jahre 1904 bis 1912 veröffentlicht worden. Danach ist der Jahresdurchschnitt der beschädigten Gebäude zwar von 77,5 auf 111 gestiegen. Ob daraus aber auf ein tatsächliches Wachsen der Blitzgefahr geschlossen werden muß, ist fraglich; zum Teil wird der Unterschied auf die größere Genauigkeit der Aufzeichnungen während der letzten Ermittelungszeit zurückzuführen sein. Sicher ist jedenfalls, daß die Statistik nach wie vor eine unzweifelhaft stärkere Gefährdung der hohen Gebäude nachweist, die etwa das Acht- bis Vierzehnfache der Gefährdung anderer Baulichkeiten betragen dürfte.

Jahr	Kirchen		Türme		Mühlen		Schornsteine		Zusammen		Blitzschläge überhaupt	
	Blitzschläge		Blitzschläge		Blitzschläge		Blitzschläge		Blitzschläge			
	zündende	kalte	zündende	kalte	zündende	kalte	zündende	kalte	zündende	kalte	zündende	kalte
1904	9	13	—	6	12	8	1	6	22	33	714	489
1905	12	50	6	37	30	20	—	24	48	131	1 642	1 583
1906	7	38	5	27	17	15	1	16	30	96	1 483	1 385
1907	2	31	—	15	16	28	—	14	18	88	1 198	1 150
1908	10	36	7	19	26	21	1	19	44	95	1 415	1 859
1909	7	30	1	8	12	7	—	6	20	51	821	798
1910	13	41	9	26	20	28	3	28	45	123	1 471	2 628
1911	6	40	7	14	6	6	1	9	20	69	1 230	1 422
1012	6	29	6	9	4	5	—	7	16	50	955	1 284
Zus.	72	308	41	161	143	138	7	129	263	736	10 929	12 598
jährlich im Durchschnitt....									111		2 614.	

Digitized by Google

SCHRIFTWERKE.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.
(Juli bis September 1915.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1915, S. 52 und 247.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Aluminium-Überzug als Feuerschutz für Metallgegenstände **65.** Jahrg. XXVI Beil. 207.
— Die Anfänge der Telegraphie, der Post und der Zeitung im Altertum, von Prof. Dr. Rüger **9.** 225.
— Ungeteilte Arbeitszeit **24.** 500. 532.
— Unsere völkerrechtlichen Beziehungen nach dem Kriege, von Schewe **20.** 245. 259.
— Demokratie und Großbetrieb, von Cassau (wirtschaftliche Betriebe, Gewerkschaften, Konsumvereine usw.) **69.** Heft 3 S. 67.
— Deutschland und Ostasien, von Dr Leutwein **59.** Jahrg. III 364.
— Dienstkleidung der Postangestellten **79.** 107. 121. 141.
— Druckpapier, Wiederverwertung von ... **28.** 217.
— England und die Zukunft des Seekriegsrechts, von Dr. Schultze **77.** Jahrg. XVII 555.
— Esperanto **41.** 105, **30a.** 83.
— Fasertorf als Baumaterial, insbesondere für Schall- und Wärmeschutz, von Ing. Mahir **78.** 567.
— Der Kampf um das Seebeuterecht, von Perels **26.** Bd. 164 S. 161.
— Koksbriketts **65.** Jahrg. XXVI Beil. 201.
— Krieg und Geographie (Verkehrsgeographie), von Dr. Babendererde, Ober-Postpraktikant **17.** Jahrg. XI 58. 69.
— Krieg und Presse, von Prof. Dr. Hoetzsch **59.** Jahrg. III 352.
— Krieg und Volkswirtschaft, von Scharringhausen **20.** 273.
— Löten mit Hilfe von reinem Sauerstoff und Azetylen oder Sauerstoff und Wasserstoff **75.** Heft 55 S. 11.
— Preßfreiheit und Briefgeheimnis unter dem Kriegszustande **66.** 478.
— Rostverhinderung, Mittel zur ... **98.** 364. 448.
— Schadensersatz für Zerstörung von Prisen, von Dr. Scholz, Kammergerichtsrat **21.** 765.
— Schmieröle, Ersatz für ... **78.** 556.
— Schreibmaschine, aus der Geschichte der ..., von Hillig **65.** Jahrg. XXVI 773.
— Eine Schreibmaschine für Einarmige **65.** Jahrg. XXVI Beil. 164.
— Schrift. Neue wissenschaftliche Ergebnisse über den Lesewert der Deutsch- und Lateinschrift, von Dr. Kern, ord. Professor **78.** 561. 620. 719, **30a.** 91.
— Seekriegsrecht, die Entwicklung des ... **34.** 201. 225.
— Steigerung der Arbeitsintensität bei Industriearbeitern, von Stromeyer (Arbeitslohn und Arbeitseinkommen, Arbeitszeit, Akkord- und Prämienwesen, Taylorsystem, Arbeiterausschüsse, Arbeiterersatz usw.) **69.** Heft 3 S. 119.
— Stranfa-Faserstoff, ein aus Strohfasern gewonnenes Erzeugnis, das als Jute-Ersatz verwendet wird **65.** Jahrg. XXVI Beil. 168.
— Über die Vertrustung der öffentlichen Meinung, von Matschosz (Bureau Reuter, Wolffs Telegraphenbureau, Agence Havas usw.) **78.** 552.
— Völkerrecht, Fragen zum ..., von Dr. iur. Liefschütz, Referendar **7.** Bd. XXXIV 138.
— Völkerrecht und Weltanschauung, von Prof. Dr. Faßbender **61.** I. Hälfte 460.
— Weltkarte, eine einheitliche ... **9.** 223.
— Die »Deutsche Zeit« (Dezimal-Quindezimalzeit), von Taube **65.** Jahrg. XXVI 801.
— Zeitungssprache, deutsche Sprache, Weltsprache **78.** 767.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Digitized by Google

Deutschland. Abfindung der bei einer Mobilmachung zum Militärdienst einberufenen Zivilbeamten (Erläuterung zum Staatsministerialbeschlusse vom 1. Juni 1888, betr. die Ausführungsbestimmungen zum § 66 des Reichsmilitärgesetzes vom 2. Mai 1874/6. Mai 1880) **11.** 285, **99.** 178, **97.** 639, **52.** 205, **24.** 680.
— Die Abschlüsse der Hauptkassen der Verkehrsämter, allgemeine Betrachtungen **17.** Jahrg. XI 135.
— Vom Amtsgeheimnis **58.** 124.
— Anhörung der Beamten usw. der preußischen Eisenbahn vor Änderung der Dienstpläne **97.** 604, **63.** 224.
— Anstellung und Dienstzeitberechnung. Für die Anstellung ist die Aushändigung der Anstellungsurkunde ebensowenig rechtsbegründend wie die in § 3 des Reichsbeamtengesetzes vorgeschriebene eidliche Verpflichtung. Die Anrechnung von Dienstzeit gemäß § 52 Nr. 4 des Reichsbeamtengesetzes und § 11 des Beamten-Hinterbliebenengesetzes ist als Verwaltungsmaßnahme hinsichtlich ihrer Unterlagen der Nachprüfung durch das Gericht entzogen **57.** 201.
— Arbeiterausschüsse bei der preußischen Eisenbahn (Amtsdauer der Mitglieder und Ersatzmänner) **97.** 604.
— Architekten. Das Urteil des Reichsgerichts vom 27. November 1914, betreffend die Verjährung der Honoraransprüche des Architekten, von Dr. Kayser, Rechtsanwalt (Auffassung des Reichsgerichts von dem Wesen baukünstlerischer Tätigkeit **19.** 325.
— Aufrechnung von Prozeßkosten gegen Ruhegehalt **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 24.
— Die Ausdehnung des unpfändbaren Gehalts auf 2000 ℳ **21.** 813. **20.** 276, **63.** 293.
— Der gesetzliche Auslandbegriff und der Krieg (deutsche Schutzgebiete), von Dr. Levis, Oberamtsrichter **66.** 437.
— Der Beamte und die deutsche Sprache **20.** 193.
— Beamtenunfall. Der Anspruch eines Beamten auf Schadensersatz wegen vorzeitiger Versetzung in den Ruhestand infolge eines Unfalls bei Benutzung eines wackligen Bureaustuhls als Tritt beim Herunterlangen von Aktenstücken ist unbegründet. Es liegt eigenes Verschulden vor **57.** 140.
— Beamtenunfall. Ansprüche der Beamten aus §§ 1, 9 des Beamten-Unfallfürsorgegesetzes vom 18. 6. 01 sind Runegehaltsansprüche, die durch das Beamtenverhältnis, durch Beschäftigung des Beamten in einem der Unfallversicherung reichsgesetzlich unterliegenden Betrieb und durch einen im Dienst erlittenen Betriebsunfall begründet werden **57.** 139.
— Beamten-Unfallfürsorgegesetz. Der Anspruch eines Beamten auf Ruhegehaltserhöhung hat nicht zur Voraussetzung, daß die Dienstleistung, die wegen der durch den Unfall eingetretenen Hilflosigkeit notwendig geworden ist, durch einen besonders angenommenen Wärter erfolgt **66.** Beil. Nr. 1880.
— Beamten-Unfallfürsorgegesetz. Verlangt ein Beamter die Kosten des Heilverfahrens erstattet, so muß er auf seinen Ersatzanspruch sich anrechnen lassen, was er durch den Heilversuch außerhalb seines Haushalts daheim an Haushaltskosten erspart. Ebenso muß er sich die ersparten Kosten häuslicher Pflege, soweit sie aus seiner Hilflosigkeit erwachsen, anrechnen lassen **66.** Beil. Nr. 1890.
— Beamten-Unfallfürsorgegesetz, chronische Leiden fallen nicht unter das ..., das ein zeitlich bestimmtes, plötzliches Ereignis voraussetzt **66.** Beil. Nr. 2153a.
— Beamtenwohnhäuser **98.** 385.
— Zur Bedeutung des Krieges für die Lieferungsverträge, insbesondere im Überseeverkehr, von Prof. Dr. Heymann, Geh. Justizrat **21.** 758.
— Behördliche Bekanntmachungen, von Dr. Vollert **67.** 104.
— Benachrichtigung der Handelskammern von Maßregeln der Behörden aus Anlaß des Krieges **39.** Jahrg. XXII 415.
— Beschwerde, das Anbringen einer ... an unzuständiger Stelle oder die Nichteinhaltung des Instanzenwegs stellen an sich keine Verletzung der Dienstpflicht, insbesondere keine Achtungsverletzung gegenüber dem Vorgesetzten dar, gegen dessen Verfügung der Rechtsbehelf sich wendet. Es kann aber disziplinarische Bestrafung eintreten, wenn der Beamte sich bewußt an eine unzuständige Stelle wendet, um dieser oder dem Vorgesetzten Ungelegenheiten zu bereiten (Entsch. des preuß. Oberverwaltungsgerichts vom 12. Januar 1914) **58.** 118. 134, **20.** 270.
— Das Bestreben des Beamten, unter allen Umständen seine Pflicht zu tun, schließt ein mitwirkendes Verschulden aus **24.** 579.
— Deutschlands Nachrichtendienst, von Sperber **60.** Jahrg. XXXIX Bd. 154 S. 316, **39.** Jahrg. XXII 526.

Digitized by Google

Deutschland. Die Dienst- und Pensionsverhältnisse der Feldwebelleutnants und der Offizierstellvertreter **57.** 150. 174.
— Dienstverträge, Einfluß des Krieges auf ... **58.** 110.
— Dienstwohnungen, Bewertung der ... bei der Veranlagung zur preußischen Staatseinkommensteuer **58.** 125, **9.** 281.
— Feuchte Dienstwohnung, Erkrankung des Wohnungsinhabers, Haftpflicht der Verwaltung **63.** 208. **36.** 331, **66.** Beil. Nr. 1587, **64.** 129, **13.** 186.
— Dienstzeit, eine Beschäftigung im Staatsdienst ist bei der Festsetzung der pensionsfähigen ... auch dann anzurechnen, wenn die Beschäftigung nicht geeignet war, für sich allein einen Pensionsanspruch zu begründen (Entsch. des Reichsgerichts vom 16. Januar 1914, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers und des preuß. Finanzministers vom 10. September 1915) **48.** 203.
— Die Entwicklung der Lebenshaltungskosten in ihrer Einwirkung auf Gehalt und andere feste Bezüge, von Zeiler (Sinken des Geldwerts, Wirkungen auf die festen Bezüge, Forderung einer ständigen Steigerung, wirkliche Bewegung der festen Bezüge in den letzten Jahrzehnten, Verhältnis zur Bewegung des Volkswohlstandes, Anwendung auf die Altpensionäre usw.) **69.** Heft 3 S. 295.
— Die Ernennung allein begründet noch keinen Wohnsitz des ernannten Beamten am Dienstorte **66.** Beil. Nr. 1701.
— Ersatz von Aufwendungen infolge dienstlicher Tätigkeit. Ein Beamter kann für Aufwendungen, die er infolge seiner dienstlichen Tätigkeit machen muß, nur auf Grund besonderer Bestimmungen oder Zusicherungen des Fiskus Ersatz verlangen **57.** 201.
— Erwerbsmöglichkeiten für die Witwen der im Kriege gefallenen Postbeamten **24.** 537.
— Formlosigkeit der Grundstücksüberlassungsverträge zwischen verschiedenen Verwaltungsabteilungen des Staates **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 16.
— Fracht- und Beförderungskosten für Lieferung von Ausstattungs- und Amtsbedürfnisgegenständen usw., allgemeine Betrachtungen **17.** Jahrg. XI 75.
— Frauen im Postunterbeamtendienste **58.** 106. 141, **17.** Jahrg. XI 65, 76, **28.** 188, **93.** 150. 167, **24.** 580, **64.** 144.
— Fürsorge für die Angehörigen Kriegsgefangener oder Vermißter **11.** 389.
— Die Fürsorge für die Veteranen dieses Krieges, von Klumker **26.** Bd. 164 S. 369.
— Gehaltsansprüche der Beamten, Rechtsanspruch auf Mehrgehalt bei Beförderungen usw., Bewilligung der Behörde **57.** 177, **66.** 485.
— Gehaltsverhältnisse der im Kriege vermißten Beamten **21.** 919.
— Die deutsche Geldwährung **58.** 105.
— Gemeindesteuerprivileg. Die Rente, die der Fiskus auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 an die Witwe eines verunglückten Beamten zahlt, beruht auf einem privatrechtlichen Anspruch und gehört deshalb nicht zu den von der Gemeindesteuer befreiten Pensionen und laufenden Unterstützungen **20.** 285.
— Die deutschen Genossenschaften während des Krieges, von Prof. Dr. Crüger, Justizrat (Baugenossenschaften, Konsumvereine usw.) **44.** Bd. L S. 1. 145.
— »Höhere Gewalt« und »Krieg« (in den Vertragsbestimmungen von Lieferungsverträgen) **21.** 827. 921, **66.** 405.
— Grundsteuerpflichtigkeit von Beamtendienstwohnungen in Preußen **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 17.
— Grundzüge und Inhalt der drei deutschen Postbudgets, von Gerbeth, Ober-Postinspektor **28.** 185. 193.
— Die Haftung der Bureaubeamten für Verfügungsentwürfe **20.** 231.
— Die Handwerksorganisation im Kriege, von Dr. Wilden **67.** 167, **16.** 517.
— Heimatschutz und Baustoffindustrie **65.** Jahrg. XXVI Beil. 200.
— Invalidenversicherungsrecht, Streitfragen aus dem ... **17.** Jahrg. XI 74.
— Im Kampfe gegen Formalismus und Bureaukratismus, von Dr. Bondi, Justizrat **67.** 171.
— Der Kampf gegen das Fremdwort **57.** 141, **63.** 234. 246. 286, **24.** 603.
— Zur Klarstellung der Begriffe »Mobile und gegen den Feind verwendete Truppen« **95.** 318.
— Kleinwohnungsbau, Geldbeschaffung für den allgemeinen ..., von Dr. Lechler **96.** Jahrg. XIII 251. 273.
— Konflikt, die Erhebung des ... ist nicht nur dann zuzulassen, wenn der Beamte selbst, sondern auch dann, wenn statt des Beamten wegen seiner Amtspflichtverletzung der Staat usw. auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird **66.** Beil. Nr. 2139.

Digitized by Google

Deutschland. Krankenversicherung. »Hauptberuf« im Sinne des § 165 Abs. 1 Ziff. 2 der Reichsversicherungsordnung (Entsch. des Reichsversicherungsamts vom 6. Februar 1915) **5.** 589.
— Krieg und Lieferungsverträge **61.** I. Hälfte Handelsnachrichten 115, **21.** 815. 921, **66.** 405.
— Kriegsbeschädigte und Reichs-Postverwaltung (Weiterverwendung von im Kriege verstümmelten Post- und Telegraphenbeamten) **58.** 109, **28.** 197, **63.** 225, **24.** 547, **64.** 120, **93.** 183.
— Kriegsbeschädigtenfürsorge und Sozialversicherung, von Dr. Jahn **38.** III. Vierteljahr 146.
— Kriegshinterbliebene, zur Versorgung der ... **58.** 152.
— Kriegsinvalidenfürsorge, Zusammenstellung der für die soziale ... geschaffenen Einrichtungen **99.** 347.
— Kriegsinvalidenfürsorge (Vf. des preuß. Ministers für Handel und Gewerbe usw. vom 10. Mai 1915) **55.** 95, **20.** 278. 282.
— Kriegszustand und Belagerungszustand **58.** 109.
— Zur Kriminalstatistik für 1913 (Verwendung entwerteter Marken, Verletzung des Briefgeheimnisses, Unterdrückung von Briefen oder Paketen durch Postbeamte, Gefährdung von Telegraphenanlagen usw.) **73.** Heft 2 S. 29. 33. 34. 35. 42. 45.
— Lieferungsvertrag. Die Klausel »Höhere Gewalt, Krieg, Blockade berechtigen zum Rücktritt« berechtigt den Käufer nicht zum Rücktritt, wenn er die Ware bereits empfangen hat **66.** 350. Nr. 610.
— Lieferungsverträge, die Bedeutung des § 281 BGB für die durch die Folgen des Krieges beeinflußten ..., von Bendix, Justizrat **66.** 332.
— Das Lieferungswesen im Bereiche der Heeresverwaltung, von Dr. Hanns Heiman **44.** Bd. XLIX 808.
— Lohnzahlung. Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21. Juni 1915, betreffend pünktliche Lohnzahlung an Arbeiter und die Gewährung einmaliger Lohnzulagen **98.** 365.
— Lohnzahlung in Papiertüten (bei der preußischen Eisenbahnverwaltung) **97.** 687.
— Mietsentschädigung. Verfügung des preußischen Ministeriums für Landwirtschaft usw. vom 28. Juni 1915, betreffend Mietsentschädigung für diejenigen Familien von Kriegsteilnehmern, die die Dienstwohnung haben verlassen müssen **54.** 145.
— Mietskündigung. Wann begründen Versetzungen in Großstädten und Nachbargemeinden das Recht zur vorzeitigen Mietskündigung? **57.** 186.
— Mietzins, bei Erstattung des ... an versetzte Beamte ist die in dem Mietzins etwa mitenthaltene Entschädigung für Warmwasserversorgung, elektrische Flurbeleuchtung usw. mitzuvergüten (Vf. des preuß. Justizministers vom 3. Juli 1915) **48.** 129, **98.** 365, **20.** 219, **54.** 135, **55.** 107, **24.** 579.
— Militäranwärter, Gesamtverzeichnis der den Militäranwärtern und Inhabern des Anstellungscheins in den Bundesstaaten vorbehaltenen Stellen, Anstellungsverhältnisse **99.** 191, **31.** 125, **20.** 283.
— Mobilmachungsgeld für unberittene Feldpostbeamte **11.** 310, **63.** 224, **64.** 137.
— Das durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 24. Februar 1915 gewährte zweite Mobilmachungsgeld stellt nur eine einmalige Abfindungsgebühr dar. Eine Wiederholung der Zahlung auf Grund dieser Ordre findet in keinem Falle statt **11.** 388.
— Rechtliche Natur des Gehalts und der Pension sowie der Bezüge der Hinterbliebenen **20.** 252.
— Nebenarbeiten der Beamten **20.** 283.
— Normalpapiere, Eigenschaften der an Behörden gelieferten, im Jahre 1914 von dem Kgl. Materialprüfungsamt untersuchten ... **56.** 72.
— Pension. Für welche Zeit wird einem pensionierten Beamten noch das Gehalt gezahlt? Ein Anspruch des Beamten auf Gehalt besteht nur für die Zeit, während der er Beamter ist **20.** 270.
— Pensionsansprüche, Zulässigkeit von Feststellungsklagen wegen späterer ... **20.** 199.
— Pensionierung, ein Beamter hat von dem ihm durch die ... entstehenden Schaden erst dann Kenntnis, wenn er die Notwendigkeit seiner Pensionierung kennt **66.** Beil. Nr. 1548, **57.** 201.
— Pfändbarkeit des Arbeitsverdienstes eines pensionierten Staatsbeamten **57.** 140.
— Pfändbarkeit von Gehalts- und Lohnforderungen während des Krieges **97.** 627.
— Die Pflege der deutschen Sprache in der Reichs-Postverwaltung **93.** 151.
— Pflichten der Staatsverwaltung gegenüber dem Beamten **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl Entsch.) 21.

Digitized by Google

Deutschland. Postaushelfer sind keine Beamte **66.** 364, **28.** 265.
— Das Postbauwesen **58.** 120.
— Privatverkehr der Beamten, Weisungen von Vorgesetzten über den ... **20.** 270.
— Rechtsmittel gegen einen die Zulässigkeit der Berufung verwerfenden Beschluß der Disziplinarkammer, Einlegung der Berufung **20.** 251.
— Rechtschutz der Beamten gegen Klagen und Pfändungen **20.** 210.
— Rechtstellung der zum Heeresdienst einberufenen Beamten (Beschluß des sächsischen Gesamtministeriums) **20.** 281.
— Der Rechtsweg bei Beamtenansprüchen (Ausgleiten eines Beamten auf einer ungenügend beleuchteten Treppe eines Postgebäudes, Versetzung des Beamten in den Ruhestand infolge der körperlichen Beschädigung, Anspruch des Beamten auf Schadensersatz) **63.** 223, **20.** 252.
— Die Reichsdruckerei **58.** 104. 108.
— Reichsfinanzen, die Zukunft der ..., von Cohn **26.** Bd. CLXIV 78.
— Reichsversicherungsordnung, zivilrechtlicher Inhalt der ... auf dem Gebiete der Unfall-, Kranken- und Invalidenversicherung. Zulässigkeit des Vergleichs und Verzichts nach der Reichsversicherungsordnung, von Dr. Schmid, Amtmann **3.** 396.
— Reichswochenhilfe, Erweiterung der ... (Kriegswochenhilfe) **45.** Jahrg. XXV 124, **3.** 459.
— Reinheit und Klarheit in der Sprache des Verkehrs (bei Behörden usw.) **21.** 914 **57.** 181.
— Reisekosten der Justizbeamten, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 17. Juli 1915 **48.** 135, **11.** 341.
— Ruhegehalt eines auf Kündigung angestellten Beamten, Mißbrauch des Kündigungsrechts, keine Aufhebung der Entscheidung der Verwaltungsbehörde durch das ordentliche Gericht **66.** 485.
— Deutsche Schreibmaschinen **78.** 756.
— Seekriegsverschollenheit, Kriegsverschollenheit und Seeverschollenheit **66.** 461.
— Sozialpolitik der Reichspost **93.** 154, **13.** 160. 173. 193. 205.
— Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913 (Vergütungen der Postverwaltung für Beförderung von Eisenbahnpostwagen, Beiwagen, Bewachung der Reichs-Telegraphenanlagen usw.) **9.** 168. 173.
— Die rechtliche Stellung der Beamtenfrau **20.** 266, **64.** 137. 142.
— Steuerquelle, Änderung der ... bei Ernennung eines Ober-Postassistenten zum Postverwalter **24.** 546, **64.** 138.
— Die Stiftung Töchterhort **20.** 206, **9.** 278.
— Strafanzeigen von Beamten gegen Vorgesetzte wegen angeblich strafbarer Handlungen sind nicht unmittelbar an die Staatsanwaltschaft zu richten, der untergebene Beamte hat sich zunächst an die dem Vorgesetzten übergeordnete Behörde zu wenden, damit diese den Sachverhalt prüfen und entscheiden kann, ob Anzeige bei der Staatsanwaltschaft zu machen ist **20.** 270.
— Tagegelder, Vereinbarungen über die Ermäßigung von ... bei vorübergehender Beschäftigung eines Beamten außerhalb seines Wohnorts sind rechtswirksam (Entsch. des Reichsgerichts vom 26. Februar 1915) **8.** 901, **57.** 176, **20.** 269.
— Die Tarifverträge im Deutschen Reich am Ende des Jahres 1913, von Prof. Dr. Köppe **44.** Bd. L 100.
— Tropenzulage nach dem Kolonialbeamtengesetze vom 8. Juni 1910 (Vf. des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts vom 18. Juni 1915) **52.** 193.
— Testament, die Ortsangabe im eigenhändigen ... bei abweichender Postortsbezeichnung **58.** 116.
— Tuberkulose, Mittelstands-Tuberkulosefürsorge **20.** 212.
— Überanstrengung im Dienst und Schädigungen durch mangelhafte Schlafräume **57.** 140.
— Unfall. Ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfall und einem bei der Heilbehandlung zugezogenen Leiden **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 23.
— Die Unfallversicherung im Bereiche der Reichs-Postverwaltung **58.** 140. 144. 149.
— Veranstaltung einer öffentlichen Lotterie durch einen Unterbeamtenverband ohne obrigkeitliche Erlaubnis **20.** 237, **64.** 129.
— Vererblichkeit des Anspruchs auf die sogenannten Gnadenmonate **20.** 252.
— Verordnung, betreffend Tagegelder, Fuhrkosten und Umzugskosten der Beamten der Militär- und Marineverwaltung vom 16. Juli 1915 **11.** 341, **52.** 263, **20.** 251.
— Versicherungspflicht, zur Frage der ... der zum Kriegsdienst einberufenen Arbeitnehmer, von Hahn, Geh. Justizrat **5.** 433.

Digitized by Google

Deutschland. Versicherungspflicht einer Haustochter, die im Haushalt und als Postgehilfin tätig ist (Entsch. des Rentenausschusses Berlin vom 20. Juni 1914) **28.** 253.
— Warmwasserkessel. Runderlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten usw. vom 8. Juli 1915, betr. die Sicherung von Warmwasserkesseln gegen Zersprengung **98.** 417. 435, **55.** 130.
— Der deutsche Wechselkurs im Kriege, von Buchwald **84.** Jahrg. V 37.
— Die Wirksamkeit der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung **9.** 161.
— Witwenpension, Berechnung der ... im Falle des Todes eines Beamten durch Betriebsunfall im Dienste **20.** 284.
— Wohlfahrtseinrichtungen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Jahre 1914 **93.** 167, **58.** 132, **63.** 253, **95.** 363.
— Zulässigkeit des Rechtswegs bei Beamtenansprüchen aus einem erlittenen Unfalle **57.** 177.
— Ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfall und Schaden **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 13.
— Bayern. Ausschluß des Rechtswegs bei Streitigkeiten über Nachzahlung von Beiträgen zur Arbeiterpensionskasse **97.** 693.
— — Dienst- und Besoldungsverhältnisse der zum Kriegsdienst eingerückten bayerischen Beamten **97.** 628, **20.** 233.
— — Die Entschädigung der Beamten bei Ausführung auswärtiger Dienstgeschäfte **13.** 190, **97.** 864.
— — Staatliche Kriegsteuerungsbeihilfe **57.** 171.
— — Sieben-Uhr-Schalterschluß bei den Postämtern **13.** 207.
— — Verträge der bayerischen Staatsregierung mit Versicherungsunternehmungen (zur Erzielung bestimmter Versicherungsvorteile für die Beamten) **97.** 665, **20.** 218, **13.** 171.
— — Verwaltungsrecht. Beschwerdeerhebung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren **66.** 427.
— — Waisengelder für die minderjährigen Kinder von Staatsbeamten bilden einen Teil der steuerbaren Einkünfte der Mutter **20.** 286.
— Württemberg. Vergebung von Arbeiten und Lieferungen (tunlichste Rücksichtnahme auf die durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse vom Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, angeordnet) **97.** 650.
— — Verwendung der Kriegsinvaliden im Eisenbahn- und Postdienste **20.** 200. 209.
Belgien. Die deutsche Post in Belgien **58.** 101. 117, **93.** 183.
— Übernahme des belgischen Ministeriums der Marine, Post und Telegraphen durch die deutsche Post- und Telegraphenverwaltung in Belgien **28.** 227, **17.** Jahrg. XI 111, **24** 659, **64.** 146.
— Die wirtschaftlichen Verhältnisse Belgiens **57.** 184.
England. Die englische Post im Kriege **63.** 210.
Frankreich. Personalverhältnisse der obersten französischen Postbehörde **79.** 118.
— Volkswirtschaft und Verkehr des kriegführenden Frankreich (Schiffahrtsubventionen, Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr) **97.** 635. 636.
Österreich. Das neue österreichische Beamtengesetz **20.** 200.
— Österreichische Postbiographie **93.** 169. 177. 186.
— Die Versorgung der Kriegsinvaliden und ihrer Hinterbliebenen **20.** 229.
Rußland. Deutsche Post in Russisch Polen **58.** 110.
Spanien. Ehrengerichte der spanischen Postverwaltung **93.** 174.
Australien. Staatsschulden und Staatseinnahmen in Australien, von Dr. Schultze (Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen) **35.** Bd. II 326.

II. Postwesen.

Allgemeines. Die Arbeitsteilung zwischen Sparkassen und Depositenkassen, von Hoffmann **91.** 253.
— Automobilfensterscheiben aus Zellon **78.** 512, **28.** 217.
— Briefgeheimnis, Beschränkung des ... im Kriege **24.** 567.
— Briefmarke, ein Gedenktag der ... **58.** 101, **93.** 167.
— Das Internationale Bureau des Weltpostvereins und der Krieg **58.** 124, **93.** 190, **17.** Jahrg. XI 140.
— Die Eisenbahnen Belgiens und Nordfrankreichs im deutschen Militärbetriebe, von Kuntzemüller (Postwagen) **97.** 671. 683.
— Die älteste Feldpost **58.** 121.
— Feldpost und Postreform, Briefmarke oder Barfrankierung **93.** 182, **63.** 274.

Digitized by Google

Allgemeines. Kraftwagen, Zahl der in den einzelnen Ländern der Erde verkehrenden ... **84.** Jahrg. V 54, **17.** Jahrg. XI 86, **65.** Jahrg. XXVI Beil. 195.
— Krieg und Weltpostverein, von Rottner, Postrat **17.** Jahrg. XI 60. 123.
— Kriegsmarken **58.** 100. 141, **17.** Jahrg. XI 87. 124. 141, **64.** 139, **13.** 185.
— Die schwedische Kriegspost **58.** 113, **28.** 205.
— Der Kriegspostverkehr (Kriegsgefangenenverkehr, portofreier Verkehr der Wehrmänner im Felde mit ihren Angehörigen im Auslande, portofreie Liebesgaben aus der Schweiz für im Felde stehende Wehrmänner in Deutschland, Frankreich und Österreich-Ungarn) **93.** 188. 199
— Die Posten der Kalifen, von Niemann **28.** 263.
— Postscheckdienst **17.** Jahrg. XI 81.
— Der englisch-französische Posttarif (Ermäßigung des Tarifs für Briefsendungen) **28.** 255.
— Postverkehr mit Kriegsgefangenen durch Vermittelung der schweizerischen Oberpostdirektion **17.** Jahrg. XI 64, **93.** 158. 166, **64.** 130.
— Der Tunnel Dover-Calais **28.** 253.
— Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus **75.** Heft 56 S. 15.
Deutschland. Ausstellung von unrichtigen Quittungen über auf Postanweisungen und auf Schecks eingezahlte Barbeträge durch den Schalterbeamten, Haftpflicht des Beamten **24.** 481.
— Dienstfreimarken (Portozählmarken) als Postfreimarken im Sinne des Strafgesetzbuchs **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) **24.**
— Eigentum der Postverwaltung an den zur Frankierung einer ausländischen Postpaketadresse benutzten Freimarken **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl Entsch.) 14.
— Der Eisenbahn-Töchterhort **97.** 616.
— Vom Feldpostverkehr **58.** 105. 129. 157, **93.** 157. 183. 199, **63.** 225, **13.** 175, **64.** 119, **28.** 213, **97.** 736, **21.** 891, **24.** 029.
— Frauen, Beschäftigung von ... im Eisenbahndienste **97.** 615, **24.** 482, **28.** 223, **17.** Jahrg. XI 101.
— Haftpflicht beim Unfall eines Bahnpostbeamten (Verletzung eines Postschaffners im Postabteil eines Zuges einer Kreiseisenbahn, Haftpflicht der Postverwaltung nach dem Eisenbahnpostgesetze) **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 18.
— Kriegsportovergünstigungen, von Raab **17.** Jahrg. XI 98. 123.
— Das deutsche Kursbuch und seine Umformung, von Jacobi, Regierungs- und Baurat **97.** 659. 704. 859, **63.** 226.
— Zur Kursbuchfrage, von Ruckdeschel, Ministerialrat **97.** 755. 807.
— Loslösen und Vernichtung von Einschreibzetteln stellt sich u. U. als Vergehen gegen § 348 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs dar **28.** 181, **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 14.
— Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrhundert, von Teubner, Ober-Postinspektor **9.** 193.
— Der deutsche Postauftragsdienst, seine Entwicklung und Bedeutung, von Dr. Poppe, Ober-Postpraktikant **9.** 137.
— Der neue rechtsrheinische Postbahnhof in Cöln (seine Bedeutung für den Feldpostverkehr) **97.** 842.
— Postgesetz. Verbotwidrige Beförderung von Zeitungen **63.** 198.
— Postgesetz. Reichsgerichtsentscheidung über die Einheitlichkeit des Beförderungswillens (Vereinigung mehrerer Briefsendungen zu Sammelsendungen und Versendung an Mittelspersonen am Bestimmungsorte) **9.** 155.
— Postgesetz. Bei Zuwiderhandlungen gegen § 27 Ziff. 2 des Postgesetzes (mißbräuchliche Benutzung eines Portofreiheitvermerkes) ist das Porto für unfrankierte Briefe als defraudiert anzusehen. Rechtliche Natur des Zuschlagportos (Urteil des Reichsgerichts vom 9. Februar 1914) **28.** 219.
— Posthaftpflicht und Schadensversicherung, von Dr. rer. pol. Hammer, Postinspektor **17.** Jahrg. XI 93. 118.
— Der Post-Überweisungs- und Scheckverkehr **63.** 282.
— Die Postverwaltung als Betriebsunternehmer bei der Straßenbahnpostbeförderung (Haftpflicht des Reichs-Postfiskus bei Unfällen) **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 19. **28.** 233.
— Das Taxissche Postamt in Lübeck zu Anfang des 19. Jahrhunderts, von Teubner, Ober-Postinspektor **9.** 201.
— Unterdrückung (Beiseiteschaffen) einer amtlichen Urkunde im Sinne des § 348 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs (mißbräuchliche Verfügungsgewalt an Briefen) **28.** 241

Digitized by Google

Deutschland. Wechselprotest, Angabe der Örtlichkeit beim Abwesenheitsprotest **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 15, **9.** 216.
— Wechselprotestfrist, Verlängerung der ... **39.** Jahrg. XXII 422.
— Die Zukunft der deutschen Seeschiffahrt **60.** Jahrg. XXXIX Bd. 154 S. 376.
— Bayern. Portopflicht oder Portofreiheit im Postverkehr zwischen den Krankenkassen und ihren Meldestellen **5.** 620.
— — Zustellung von verwaltungsrechtlichen Bescheiden. Als Geschäftslokal im Sinne des § 184 der Zivilprozeßordnung ist der gesamte für den Bureaudienst der Behörde bestimmte Raum zu erachten. Was unter »gewöhnlichen Geschäftstunden« zu verstehen ist, richtet sich bei öffentlichen Behörden nach den Dienstvorschriften **66.** 430.
Dänemark. Das dänische Postwesen 1913/14 **17.** Jahrg. XI 124, **79.** 132.
England. Die britische Feldpost **28.** 179, **58.** 156.
— Der Postdienst in Großbritannien im Jahre 1913/14 **79.** 135.
Frankreich. Beförderung von Briefsendungen durch Unbefugte, Bestrafung wegen Vergehens gegen das Postregal **79.** 129.
— Die französischen Luftposten im Kriege 1870/71 **63.** 218.
— Neuregelung der Bestimmungen über Annahme usw. von Postpaketen **63.** 254.
— Etwas aus der französischen Postgeschichte (Anfänge der französischen Post) **28.** 217.
Italien. Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den Bahnpostwagen **79.** 112.
— Die Mängel des italienischen Feldpostdienstes **93.** 203.
— Postsparkassenwesen **12.** 860.
Niederlande. Motorpostwagen in den Niederlanden **93.** 203.
— Der Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes in den Niederlanden **9.** 283.
— Der Postbetrieb in den Niederlanden 1913 **79.** 102.
— Die Reichspostsparbank in Amsterdam **9.** 178, **79.** 125.
Norwegen. Der norwegische Postdienst im Jahre 1913 **79.** 100, **93.** 203.
Österreich. Das oberste Hofpostamt in Wien zu Zeiten Kaiser Karls VI., von Effenberger, Hofrat d. R. **93.** 148. 156. 163.
— Postscheckverkehr und Postsparkassenwesen. Die Klage eines Kontoinhabers gegen die Postsparkasse auf Ausfolgung der für ihn bei der letzteren im Post-, Scheck- und Clearingverkehr eingezahlten Beträge verjährt in dreißig Jahren. Der Kontoinhaber, dem ein für ihn im Post-, Scheck- und Clearingverkehr eingezahlter Betrag nicht zugeführt wurde, kann, falls er über den eingezahlten Betrag nicht verfügt hatte, als entgangenen Gewinn nur 2 v. H. Kontokorrentzinsen beanspruchen **93.** 178.
— Österreichische Postsparkasse **12.** 662.
Schweiz. Der Entwurf eines Postsparkassengesetzes **9.** 236.
— Ergebnis des Postscheckverkehrs im Jahre 1914 **28.** 188, **93.** 173, **9.** 275.
— Die schweizerische Feldpost **93.** 146. 153. 161, **13.** 185.
— Das amtliche schweizerische Kursbuch **97.** 888.
— Schweizerische Luftpost **93.** 150, **17.** Jahrg. XI 76.
— Die schweizerische Post und die Militärgerichtsbarkeit **58.** 150.
— Posteinnahmen in der Schweiz, Verkehrsrückgang **17.** Jahrg. XI 88.
— Das schweizerische Postwesen im Jahre 1914 **9.** 271.
— Verzinsung der Postscheckguthaben **17.** Jahrg. XI 65.
Ungarn. Der Automobilbetrieb der ungarischen Postverwaltung im Jahre 1913 **93.** 150.
Amerika. Panamakanal, Panamakanal-Briefmarken als Erinnerungsbriefmarken **28.** 188, **17.** Jahrg. XI 88, **77.** Jahrg. XVII 686, **64.** 139. 147, **97.** 856.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Flugmaschinen für den amerikanischen Postdienst **17.** Jahrg. XI 65, **58.** 118, **84.** Jahrg. V 88, **64.** 139.
— — Der Geschäftsbericht der Postverwaltung für das Rechnungsjahr 1913/14 **9.** 129, **79.** 97. 113.
— — Der Paketpostdienst mit Automobilen **93.** 164.
Asien. China. Einiges über die chinesische Staatspost in Tientsin **29.** Handelsberichte 170.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV].)

Allgemeines. Abschalten von Dauerbrennern bei Störungen, von Hackethal, Telegraphendirektor **76.** Jahrg. IV 65.
— Berechnungen über den Stromverlauf in Telegraphenkabeln, von Kunert **76.** Jahrg. IV 73. 85. 96. 104. 109.
— Bericht des Internationalen Bureaus des Welttelegraphenvereins für 1914 **93.** 151, **28.** 207.

Digitized by Google

Allgemeines. Graphische Bestimmung der Zugbeanspruchung von Freileitungen, von Sumec **33.** 327.
— Neue Blitzschutzvorrichtung für elektrische Freileitungen **65.** Jahrg. XXVI Beil. 188.
— Die Depolarisation im Leclanché-Element **76.** Jahrg. IV 99.
— Die Durchschlagsfestigkeit von nichtimprägniertem Papier **76.** Jahrg. IV 99.
— Der Einfluß abirrender elektrischer Ströme auf Eisenbetonmaste **97.** 785.
— Einfluß der Porosität auf die Kapazität von Sammlerplatten **76.** Jahrg. IV 115.
— Die Einnahmen aus dem Telegraphenverkehr in den einzelnen Ländern **76.** Jahrg. IV 100.
— Verkupferte Eisendrähte als Ersatz für kupferne Leitungsdrähte **78.** 675, **76.** Jahrg. IV 115.
— Ersatz für Rohstoffe (für Kupfer usw.) **65.** Jahrg. XXVI 782.
— Der Fernsprecher in der Kriegschirurgie (zum Nachweis von Fremdkörpern [Kugeln] bei Verwundeten) **65.** Jahrg. XXVI 751.
— Fernsprecher ohne Hörrohr **93.** 167.
— Fernsprechleitungen aus Stahldraht **63.** 286.
— Die längsten Fernsprechleitungen der Welt **84.** Jahrg. V 57, **58.** 122, **64.** 139.
— Internationale Fernsprechstatistik für 1913 **47.** 153. 177, **33.** 501.
— Von den Gefahren des Starkstroms **75.** Heft 56 S. 2
— Die Gesetzmäßigkeiten im Abfalle hölzerner Masten für elektrische Leitungen, von Dr.-Ing. Moll **33.** 449.
— Gummi, Ersatz für ... **78.** 716, **65.** Jahrg. XXVI Beil. 207.
— Über einige volkstümliche Holzkonservierungsverfahren, von Dr. Moll **65.** Jahrg. XXVI 823.
— Isolatoren aus Hartpapier, grundsätzliche Gesichtspunkte für die Herstellung von ..., von Fischer **33.** 453.
— Kautschukpflanzungen und Kautschukmärkte **30.** 286. 348.
— Krieg und Gummimarkt **78.** 670.
— Leitfähigkeit, über den Einfluß von Druck auf die elektrische ... der reinen Metalle **76.** Jahrg. IV 83.
— Maschinen- oder Mehrfachtelegraphen?, von Arendt **76.** Jahrg. IV 67, **93.** 191.
— Über den Rechtschutz der Unterseekabel **58.** 128.
— Die gebräuchlichen Rufstrom- und Signalmaschinen für Fernsprechhandämter mit ZB-Betrieb **76.** Jahrg. IV 93. 102.
— Neue Schaltung für Unterseekabel **63.** 219.
— Seekabel und Funkspruch im Weltkriege. Einige kriegsrechtliche Fragen **20.** 225.
— Störungen der Telegraphen- und Fernsprechanlagen in den Tropen **33.** 359, **28.** 261.
— Stromimpulssender mit elektromagnetischer Sperrung für selbsttätig oder halbselbsttätig betriebene Fernsprechanlagen **76.** Jahrg. IV 84.
— Tarifwesen und Tarifpolitik im Fernsprechverkehr von Ort zu Ort unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse, von Dr. Wittiber **35.** Bd. II 1.
— Telegraph und Telephon im Kriege, von Wolff **93.** 193. 197. 202, **17.** Jahrg. XI 139.
— Telegraphenstörungen durch Wechselstrombahnen mit Schienenrückleitung **76.** Jahrg. IV 70. 75, **97.** 796.
— Russisch-japanischer Telegraphenvertrag **63.** 226.
— Überseekabel, Herstellung und Verlegung von ... **58.** 112.
— Verlegung eines skandinavischen Telegraphenkabels nach Nordamerika geplant **84.** Jahrg. V 58. 110, **17.** Jahrg. XI 88, **63.** 257, **93.** 203.
— Die Verstärkung der schwachen elektrischen Ströme **47.** 145.
— Versuche mit Fernsprechverstärkern in Betriebsleitungen **33.** 332.
— Elektrischer Widerstand der Metalle **33.** 374.
— Die physiologischen Wirkungen elektrischer Starkströme bei Unfällen sowie die heutigen Wiederbelebungsmethoden und ihre Aussicht auf Erfolg, von Alvensleben, Ingenieur **33.** 381. 398.

Deutschland. Ansprüche eines Telegraphenbeamten, der infolge einer im Dienste erlittenen Quecksilbervergiftung pensioniert worden ist **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) **22.**
— Bei Arbeiten, die das Abschneiden von Fernsprechdrähten in der Nähe von Starkstromleitungen mit sich bringen können, hat der verfassungsmäßige Vertreter des Fiskus dafür zu sorgen, daß Wachen oder Warnungstafeln zur Warnung herannahender Personen aufgestellt werden **66.** Beil. Nr. 1505, **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 18.
— Beamtenstrafrecht. Verletzung des Amtsgeheimnisses durch Telegraphenbeamte **57.** 139, **93.** 153, **13.** 164.

Digitized by Google

Deutschland. Zum Begriffe der »wesentlichen Bestandteile« elektrischer Anlagen und Leitungen **33.** 347.
— Beitrag zur Frage der Ersatzpflicht des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers **9.** 149.
— Eisenbahn-Fernsprechanlagen mit pupinisierten Eisenleitungen **84.** Jahrg. V 57.
— Die von Handelskammern beantragte Ermäßigung der Fernsprechgebühren bei Beschränkung der Benutzbarkeit des Fernsprechers infolge Sperrung des Fernverkehrs vom Reichs-Postamt abgelehnt **39.** Jahrg. XXII 520.
— Die deutsche Etappentelegraphie **93.** 151, **76.** Jahrg. IV 92.
— Die Fernsprechanlage der königlichen Eisenbahndirektion Berlin **76.** Jahrg. IV 100.
— Das deutsche Fernsprechwesen im letzten Friedensjahre (1913) **58.** 157.
— Fortschritte in der Einrichtung von Wählerämtern **33.** 471.
— Kupfer, Höchstpreise für ..., Ersatz der Kupferleitungen durch Eisenleitungen usw. **39.** Jahrg. XXII 416, **33.** 385.
— Neuerungen in der Amtseinrichtung von ZB-Ortsämtern **93.** 183.
— Rollbandbahn zur Beförderung von Gesprächszetteln **76.** Jahrg. IV 101.
— Telegrammentstellung, Haftpflicht der Beamten für die bei der Aufnahme und Weitergabe eines Telegramms begangenen Versehen **24.** 481.
— Telegraphenarbeiter, abzugfähiges Einkommen der ... bei der Steuerveranschlagung **58.** 113, **64.** 120.
— Telegraphenarbeiter, Beaufsichtigung der ... bei Ausführung ihrer dienstlichen Arbeiten, Haftpflicht des Aufsichtsbeamten bei Unglücksfällen **24.** 515.
— Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft, aus dem Geschäftsberichte der ... für 1914 **61.** I. Hälfte Handelsnachrichten S. 150.
— Das Telegraphen-Schulamt in Berlin **93.** 158.
— Der deutsche Telegraphenverkehr **58.** 117.
— Die Telegraphie im Dienste der Berliner Feuerwehr **65.** Jahrg. XXVI Beil. 164, **28.** 215.
— Unfall am Fernsprecher. Benutzung eines Fernsprechers in einem Gasthause durch einen Kaufmann, Trennung der Verbindung während des Gesprächs und dadurch Schädigung der Gesundheit des Kaufmanns, Schadensersatzansprüche gegen die Reichs-Telegraphenverwaltung vom Reichsgericht abgewiesen **76.** Jahrg. IV 84.
— Verjährung der kraft Unfallfürsorgegesetzes auf den Fiskus übergegangenen Ansprüche (Unfall einer Telegraphengehilfin durch einen von der Sprechstelle eines Teilnehmers ausgehenden elektrischen Strom, Versetzung der Verletzten in den Ruhestand. Anspruch des Reichsfiskus, auf den die Schadensersatzforderungen der Verletzten gegen den beklagten Teilnehmer übergegangen sind, auf Erstattung der Heilungskosten, Ruhegehaltsbeträge usw.) **17.** Jahrg. XI Beil. (Post- und telegraphenrechtl. Entsch.) 19.
— Versicherung gegen Unfall. Verletzung eines Telegraphenbeamten durch Blitzschlag bei Bedienung des Telegraphenapparats, Verpflichtung der Gesellschaft, bei der der Verletzte gegen Unfall versichert war, zur Zahlung einer Entschädigung, obgleich von der vorgesetzten Behörde auf Grund von Sachverständigengutachten ein Betriebsunfall verneint worden war **95.** 328.
— Telegraphischer Wetterdienst **24.** 547.
— Wirtschaftlichkeit kleiner selbsttätiger Land-Fernsprecheinrichtungen, von Kruckow **33.** 340. 368.
— Württemberg. Versuche mit einem neuen Fernsprechsystem (Herstellung von Mehrfachanschlüssen, die den Zusammenschluß von zehn Teilnehmern ermöglichen) **78.** 520.
Belgien. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in Belgien **76.** Jahrg. IV 116.
Bulgarien. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1911 und 1912 **47.** 129.
Frankreich. Französische Feldfernsprechapparate **93.** 159, **33.** 485.
Griechenland. Ausdehnung des griechischen Fernsprechnetzes **84.** Jahrg. V 58.
Schweden. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Schweden 1912 und 1913 **47.** 160, **63.** 254, **76.** Jahrg. IV 107.
Schweiz. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1912 **47.** 133.
Türkei. Telegraphen- und Fernsprechwesen von 1889 bis 1912 **47.** 129.
Ungarn. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1911 und 1912 **47.** 130.
Afrika. Telegraphen- und Fernsprechwesen der südafrikanischen Union im Jahre 1912 **47.** 163.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Neugestaltung des Fernsprechtarifs in New York, Einführung von Fernsprechzonen **93.** 159, **76.** Jahrg. IV 108, **33.** 429.

Digitized by Google

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Die Pacific-Fernsprechlinie New York-San Francisco **93.** 159, **84.** Jahrg. V 88.
— — Telegraphen- und Fernsprechwesen 1911 und 1912 **47.** 135.
Asien. Niederländisch Indien. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1912 und 1913 **47.** 187.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Über den Einfluß von Eisenkonstruktionen auf darin befindliche drahtlose Empfangsapparate **33.** 360.
— Energieverhältnisse ungedämpfter elektrischer Schwingungen in zwei gekoppelten Oszillationskreisen, von Mackú **42.** Bd. IX 490.
— Die Fortschritte der drahtlosen Telegraphie, von Dießelhorst **42.** Bd. X 1.
— Über Funkendämpfung und Löschwirkung bei kürzeren Wellenlängen **93.** 191, **76.** Jahrg. IV 107.
— Funkentelegraphenstationen und Seekabelnetz **58.** 150.
— Internationale Funkentelegraphenstatistik **28.** 196, **93.** 175, **64.** 130, **76.** Jahrg. IV 99.
— Die Funkentelegraphie im Geschäftsberichte des Internationalen Bureaus des Welttelegraphenvereins für 1914 **28.** 237.
— Das Grammophon in der Funkentelegraphie (zur Aufnahme der ankommenden elektrischen Wellen) **78.** 718.
— Kriegsrecht und drahtlose Telegraphie, von Dr. phil. Hennig **21.** 878.
— Die Meßgeräte der drahtlosen Telegraphie, von Jentsch, Ober-Postrat **9.** 257.
— Methode zur objektiven Prüfung der Güte der Sprachübertragung in der Telephonie **42.** Bd. X 51.
— Englische Monopolbestrebungen in der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Hansen **84.** Jahrg. V 46, **59.** Jahrg. III 357, **65.** Jahrg. XXVI 721.
— Über ein neues radiotelephonisches System, von Dr.-Ing. Kühn **42.** Bd. IX 502.
— Telefunken-Zwischenhöreinrichtung **33.** 473.
— Zur Theorie der Resonanzstrahlung, von Josef Ritter von Geitler **42.** Bd. X 45.
— Die Tornisterstation für drahtlose Telegraphie (für militärische und wissenschaftliche Zwecke) **33.** 416.
— Neue Untersuchungen über die Lenkbarkeit der elektrischen Wellen, von Artom **42.** Bd. X 58.
— Verbesserungen des Audion-Verstärkers **33.** 429.
— Die funkentelegraphische Verbindung Deutschlands mit seinen Kolonien, von Metz, Leutnant **78.** 504.
— Die drahtlose Verbindung Amerika-Japan **84.** Jahrg. V 122.
— Die funkentelegraphische Verbindung zwischen England und Nordamerika **33.** 414.
— Verfahren zum Vermeiden von Störungen bei Mehrfachtelegraphie mittels elektrischer Wellen ohne oder mit Drahtleitung **76.** Jahrg. IV 107.
— Der Widerstand von radiotelegraphischen Antennen, von Austin **42.** Bd. IX 498, **76.** Jahrg. IV 115.
— Die Wirkungsweise des Kontaktdetektors, von Hausrath **42.** Bd. X 64. 72. 76.
Frankreich. Die Funkentelegraphenstation des Eiffelturmes **78.** 616.
Italien. Umfang der drahtlosen Telegraphie in Italien **63.** 227.
Norwegen. Drahtlose Telegraphie in Norwegen **63.** 227.
Rußland. Funkentelegraphenstationen in Rußland **63.** 209.
Afrika. Togo. Die Funkenstation Kamina bei Atakpame **50.** Jahrg. VIII Heft 53 S. 5.
Amerika. Drahtlose Telegraphie am Panamakanal **76.** Jahrg. IV 72, **63.** 226.
— Canada. Drahtlose Telegraphie in Canada **63.** 210, **76.** Jahrg. IV 72.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Amerikas Stellung im Weltkriege, von Sperber (Verbot des drahtlosen Verkehrs zwischen Sayville und Tuckerton mit Deutschland usw.) **34.** 178, **63.** 226.
— — Erhöhung und Verstärkung des Funkenturmes in Sayville **84.** Jahrg. V 58.
— — Das Marinelaboratorium für drahtlose Telegraphie **33.** 401.
Asien. Britisch Indien. Die drahtlose Telegraphie in Indien **93.** 203.
Australien. Glückwunsch-Funkentelegramme zu Weihnachten und zu Neujahr nach besonderen Vorschriften über Beförderungsgebühr, Inhalt usw. in den Australbundesländern **93.** 204.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

Sachweiser.

Seite

Abrechnungsstellen. Die deutschen Abrechnungsstellen der Reichsbank 214
Acta diurna, der amtliche Reichsanzeiger im alten Rom 234
Altertum. Die Anfänge der Telegraphie, der Post und der Zeitung im Altertum 225
Amerika, s. auch Vereinigte Staaten.
— Die amerikanischen Expreßgesellschaften unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Post 94
— Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus 246
Arbeitsleistung der schwedischen Fernsprechbeamten bei den verschiedenen Betriebsarten 363
Arcosche Resonatorspule 261
Argentinien. Umfang des Fernsprechwesens im Jahre 1913 224
Auslandsverkehr. Veränderungen in den zwischenstaatlichen Beziehungen der Verkehrsländer durch den Weltkrieg 332

Bahnpostwagen in den Ver. Staaten v. Am. 133
Bahnpostwesen. Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus 246
Belgien. Postauftragsdienst 145
Bellsystem. Gesellschaften des Bellsystems in den Ver. Staaten v. Am. 40
Bellunternehmungen in den Ver. Staaten v. Am. 291
Besoldung der Taxisschen Postbeamten in Lübeck im Anfange des 19. Jahrhunderts 207
Binnenschiffahrt. Die Stadt Mannheim und ihre Hafenanlagen 77
Blitzschäden in Preußen 381
Boas. Wellenmesser von — 308
Braunschweig-Lüneburg. Das Verhältnis zur Lübecker Post um die Wende des 17. Jahrhunderts 9

Seite

Culver. Wellenmesser von — 304
Cymometer von Fleming 308

Dampfmaschinen, Die, in Preußen am 1. April 1913 nach ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Benutzung zur Elektrizitätserzeugung 91
Dämpfungsmessung bei der drahtlosen Telegraphie 258
Dänemark. Beziehungen zur Post in Lübeck um 1700 194
— Verhältnis zur Lübecker Stadtpostverwaltung im 19. Jahrhundert 344
Dienstwohnungen. Ihre Bewertung bei der Veranlagung der Beamten zur Staatseinkommensteuer in Preußen 281
— Ihre Steuerpflichtigkeit nach dem preußischen Kommunalabgabengesetze 24
Drude. Wellenmesser von — 262

Eisenbahnen. Änderung der Zugbeleuchtung 352
— Ausbau der norwegischen Eisenbahnen 243
— Ausbau des schwedischen Eisenbahnnetzes 349
— Beginn des elektrischen Eisenbahnbetriebs in Lappland 158
— Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913 168
— Die, der Erde am Ende des Jahres 1913 309
— Elektrische Zugförderung in Preußen 170
— Entschädigung der Eisenbahngesellschaften für die Beförderung der Post in den Ver. Staaten v. Am. 133
— Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Rechnungsjahre 1913 174

Digitized by Google

Seite

Eisenbahnen. Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Flächengröße und Bevölkerungszahl der Erde.... 311
— Verhältnis der Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde zur Länge der Staatsbahnen..... 312
Elektrizität. Ihre Erzeugung durch Dampfmaschinen in Preußen..... 92
—, Licht und —. Innerer Zusammenhang zwischen beiden 93
Entscheidung, s. Erkenntnis.
Erkenntnis, Entscheidung, Urteil.
— des Reichsgerichts. Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte..... 28
— des Reichsgerichts. Preußischer Mietstempel bei Mietverträgen der Postverwaltung. Der Postbetrieb ist kein kaufmännisches Gewerbe..... 49
— des Reichsgerichts. Einheitlichkeit des Beförderungswillens... 155
— des Reichsgerichts. Erfordernisse des Wechselprotestes hinsichtlich der Angabe der Proteststelle. Wirkung der Wohnungsangabe in der Adresse des Bezogenen und im Akzept für die Protesterhebung..... 216
— des Reichsgerichts. Strafbarkeit von Telegraphenbeamten, die den nichtamtlich zu ihrer Kenntnis gekommenen Inhalt von Telegrammen rechtswidrig verbreiten 317
— des preußischen Oberverwaltungsgerichts. Grund- und Gebäudesteuern für Teile reichseigener Grundstücke im Bereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes..... 24, 25
— des preußischen Oberverwaltungsgerichts. Nachforderungen an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus 26
— des preußischen Oberverwaltungsgerichts. Bewertung der Dienstwohnungen bei der Veranlagung der Beamten zur Staatseinkommensteuer 281
— des Oberlandesgerichts in D. Ersatzpflicht des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers..... 149
Erdkunde. Die Ausdehnung des Weltmeers..... 245
— Plan zu einer einheitlichen Weltkarte..... 223
— Vogesen oder Wasgenwald?.... 286
Ersatzpflicht, s. auch Haftpflicht.
— des Postfiskus für Unfallschäden Dritter bei Benutzung des Fernsprechers..... 149

Seite

Ersatzpflicht der Zollverwaltung. Höhe des Schadensersatzes beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte 28
Expreßgesellschaften, Die amerikanischen, unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Post. 94

Feldpost. Vorgeschichte, Einrichtung und Betrieb der deutschen — im gegenwärtigen Kriege 322
— Die englische — 331
— Die französische — 330
— Die österreichisch-ungarische — 328
— Die russische — 330
— Die schweizerische — 274, 331
Fernsprechgesellschaften in den Ver. Staaten v. Am. Umfang der Anlagen, Verkehr, Einnahmen und Ausgaben, Personal 40
Fernsprechleitungen. Die Fernsprechverbindung New York-San Francisco..... 126
Fernsprechwesen in Argentinien im Jahre 1913..... 224
— in Italien im Rechnungsjahre 1910/11..... 22
— in Österreich im Jahre 1913 ... 125
— in Schweden im Jahre 1913 ... 353
— in der Schweiz im Jahre 1914 . 313
— in den Ver. Staaten v. Am. von 1907 bis 1912..... 37
— Arbeitsleistung der schwedischen Fernsprechbeamten bei den verschiedenen Betriebsarten..... 363
— Die Entwicklung des staatlichen Fernsprechnetzes und Fernsprechverkehrs in Schweden von 1887 bis 1913..... 356
— Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company für 1914..... 289
— Umfang des Fernsprechwesens in den wichtigsten europäischen Ländern..... 368
Ferrié. Wellenmesser von — 306
Fleming. Cymometer von — 308
Flugpost in den Ver. Staaten v. Am. 133
Franke-Dönitz. Wellenmesser von — 267
Frankreich. Einrichtung der Feldpost..... 330
— Postauftragsdienst 144
Frequenzmesser 257
Funkentelegraphie in den Ver. Staaten v. Am. von 1907 bis 1912.... 36
— Messungen und Meßgeräte ..257, 298

Digitized by Google

Seite

Gärten. Steuerpflicht für die zu den Dienstwohnungen der Beamten gehörenden Gärten 25

Gebühren, s. Tarifwesen.

Geschäftsbericht, Jahresbericht, Statistik, Verwaltungsbericht.

— Bericht des Internationalen Bureaus des Welt-Telegraphenvereins über seine Geschäftsführung im Jahre 1914 316

— Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913 168

— Geschäftsbericht der Postverwaltung der Ver. Staaten v. Am. für das Rechnungsjahr 1913/14 129

— Geschäftsbericht der schwedischen Fernsprech- und Telegraphenverwaltung für 1913..... 353

— Geschäftsbericht der schweizerischen Postverwaltung für 1914 271

— Geschäftsbericht der schweizerischen Telegraphen- und Fernsprechverwaltung für 1914 313

— Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company für 1914 289

— Jahresbericht des italienischen Post- und Telegraphenministeriums für 1910/11 16

— Jahresbericht der Reichsbank für 1914 209

— Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Rechnungsjahre 1913..... 174

— Statistik des österreichischen Post- und Telegraphenwesens im Jahre 1913..... 123

— Verwaltungsbericht des Kaiserlichen Kanalamts über den Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal während des Rechnungsjahrs 1913 157

— Verwaltungsbericht der Stiftung »Töchterhort« für 1914..... 278

— Das Fernsprechwesen in Argentinien im Jahre 1913 224

— Die preußische Sparkasse im Jahre 1913..... 159

— Der schweizerische Postscheckverkehr im Jahre 1914..... 275

Geschwindigkeiten verschiedener Beförderungsarten 232

Gesellschaft, Die Deutsche, zur Rettung Schiffbrüchiger..... 285

Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes in den Niederlanden..... 283

— über die Einführung des Postsparkassendienstes in der Schweiz 236

Seite

Großbritannien. Einrichtung der Feldpost..... 331

— Wirkung der Hillschen Portoverbesserung..... 105

Grund- und Gebäudesteuern, s. Steuern.

Haager Abkommen, betreffend die Kriegsgefangenenpost..... 273

— von 1907, betreffend die Unverletzlichkeit der Briefpostsendungen 333

Hafenanlagen in Mannheim und Umgebung 78, 85

Haftpflicht, Haftung, s. auch Ersatzpflicht.

— der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte. Höhe des Schadensersatzes 28

Hannover. Postverkehrsverhältnisse im 18. Jahrhundert 199

Hillsche Portoermäßigung in England..... 105

Hirsch. Wellenmesser von — 304

Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung. Ihre Wirksamkeit.... 161

Italien. Personalverhältnisse bei der Postverwaltung..... 11

— Post, Telegraphie und Fernsprechwesen im Jahre 1910/11.. 16

— Postauftragsdienst 145

Ives-de Forest. Wellenmesser von — 264

Jahresbericht, s. Geschäftsbericht.

Kaiser-Wilhelm-Kanal. Verkehr im Rechnungsjahre 1913 157

Kanäle. Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal während des Rechnungsjahrs 1913..... 157

— Der Rhein-Weser-Kanal..... 220

Kapazitätsmessung in der drahtlosen Telegraphie 260

Kleinbahnen, Die nebenbahnähnlichen, im Deutschen Reiche im Rechnungsjahre 1913 174

Kommunalabgabengesetz. Anwendung der § 24 und 84..... 24, 25, 27

Koppelungsmessung in der drahtlosen Telegraphie..... 259

Digitized by Google

	Seite
Krieg. Der Einfluß des Krieges auf die Post in der Schweiz	273
— Die Organisation der Post im Weltkriege	321
Kriegsanleihe, Deutsche, im Jahre 1914	211
Kriegsgefangenensendungen	273, 331
Landbestellung in den Ver. Staaten v. Am.	135
Licht und Elektrizität. Innerer Zusammenhang zwischen beiden	93
Lorenz A. G., C., Universalwellenmesser	299
Lübeck. Lübecker Kurswesen im 19. Jahrhundert	372
— Die Lübecker Postwertzeichen	376
— Das Lübecker Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung	370
— Postgebäude in Lübeck	378
— Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts	1
— Postverhältnisse im 18. Jahrhundert	193
— Das Taxissche Postamt zu Anfang des 19. Jahrhunderts	201
— Der Taxis-Lübecker Postvertrag von 1819	334
— Die Taxis-Lübecker Verträge von 1851 und 1857	338
— Übergang des Taxisschen Postamts an die Lübecker Stadtpostverwaltung	342
— Übernahme des Lübecker Stadtpostamts durch den Norddeutschen Bund	379
— Übersicht über die 1687 vom Lübecker Stadtpostamte (Botenamt) ausgehenden Postverbindungen und deren Erträgnisse	4
— Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrhunderts	344
Mannheim. Geschichtliche Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Stadt und ihrer Hafenanlagen	77
Marconis Dekrometer	301
— kleiner Wellenmesser	300
Mecklenburg. Das Verhältnis zur Lübecker Post	9, 347
Mecklenburg-Schwerin. Postverbindung mit Lübeck im 18. Jahrhundert	197
Meßgeräte der drahtlosen Telegraphie	257, 298
Messungen in der drahtlosen Telegraphie	258
Mietstempel bei Mietverträgen der Postverwaltung in Preußen	49
Monopolstellung der Post	50
Multiplikationsstab von Slaby	305
Murgas. Wellenmesser von —	264
Nachforderungen an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus	26
Nachrichtenaustausch im Altertum	225
Nesper. Frequenzmesser von —	262
Niederlande. Der Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes	283
— Postauftragsdienst	146
— Die Reichspostsparbank in Amsterdam	178
Norwegen. Ausbau des Eisenbahnnetzes	243
Österreich. Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1913	123
Österreich-Ungarn. Einrichtung der Feldpost	328
— Postauftragsdienst	143
Organisation der Post im Weltkriege	321
Péri. Wellenmesser von —	306
Personalverhältnisse bei der italienischen Postverwaltung	11
Peuckert. Wellenmesser von —	267
Pierce. Wellenmesser von —	302
Portofreiheit in den Ver. Staaten v. Am.	134
Postanweisungsdienst in den Ver. Staaten v. Am.	133
Postaufträge. Der innere Postauftragsverkehr des Auslandes	141
— Die wirtschaftliche Bedeutung des Postauftragsverkehrs	146
— Der zwischenstaatliche Postauftragsdienst	137
— Einführung und Weiterentwicklung des Postauftragsverkehrs im Reichs-Postgebiete	70
— Gebühren im Postauftragsdienste	116
— Gewährleistung	75, 76, 114
— Postaufträge zu Bücherpostsendungen	115
— Postaufträge zur Einholung der Annahmeerklärung	75
— Postaufträge zur Geldeinziehung	70
— Postprotestaufträge	107
— Statistische Angaben über den Postauftragsverkehr der Reichs-Postverwaltung	118
— Umfang des deutschen Postauftragsdienstes	65
— Vorgeschichte des deutschen Postauftragsverkehrs im Bereiche der preußischen Postverwaltung	67

Digitized by Google

Seite

Postbankwesen. Anfänge des Postbankwesens ... 106
Postbeförderungsdienst im Kriege. 321
Postgebäude in Lübeck ... 378
Postgeschichte. Anfänge der Post im Altertum ... 229
— Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts 1
— Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrhundert ... 193
— Das Lübecker Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung und sein Übergang ans Reich.. 370
— Die Postverträge zwischen Lübeck und Taxis im 19. Jahrhundert und der Übergang des Taxisschen Postamts an die Lübecker Stadtpostverwaltung ... 334
— Das Taxissche Postamt in Lübeck zu Anfang des 19. Jahrhunderts 201
— Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrhunderts ... 344
— Vorgeschichte der Feldpost 322
— Württemberg und die Taxissche Post ... 97
Postgesetz. Reichsgerichtsentscheidung über die Einheitlichkeit des Beförderungswillens ... 165
Postpäckereiverkehr. Die amerikanischen Expreßgesellschaften unter dem Einflusse der Paketbeförderung durch die Post ... 94
Postpaketdienst in den Ver. Staaten v. Am. ... 131
— Freimachen von Paketen durch Marken in den Ver. Staaten v. Am. ... 134
Postpolitik im Anfange des 19. Jahrhunderts ... 104
Postprotestdienst. Gebühren ... 117
— Geschichtliches ... 107
Postregal und Postzwang in Württemberg zu Anfang des 19. Jahrhunderts ... 99
Postscheckämter. Beteiligung am Umsatze der deutschen Abrechnungsstellen der Reichsbank ... 215
Postscheckwesen. Der Gesetzentwurf über die Einführung des Postscheck- und Girodienstes in den Niederlanden ... 283
— Der schweizerische Postscheckverkehr im Jahre 1914 ... 275
Postsparkasse. Die — in Italien im Jahre 1910/11 ... 23
— Die — in Schweden ... 47
— Die — in den Ver. Staaten v. Am. ... 134
— Entwurf eines schweizerischen Postsparkassengesetzes ... 236
— Die Reichspostsparbank in Amsterdam ... 178
Postwertzeichen, Die Lübecker — 376

Seite

Postwertzeichen in den Ver. Staaten v. Am. ... 134
— Neue — in der Schweiz ... 271
Postwesen. Anfänge der Post im Altertum ... 229
— Die Organisation der Post im Weltkriege ... 321
— Der Postbetrieb ist kein kaufmännisches Gewerbe ... 49
— in Italien im Rechnungsjahre 1910/11 ... 16
— in Österreich im Jahre 1913 ... 123
— in der Schweiz im Jahre 1914 . 271
— in den Ver. Staaten v. Am. im Rechnungsjahre 1913/14 ... 129
— Wandlungen in der Postpolitik im 19. Jahrhundert ... 104
Postzwang in Württemberg im Jahre 1810 ... 100
Preußen. Postverbindung mit Lübeck zu Anfang des 18. Jahrhunderts .. 196
— Das Verhältnis zur Lübecker Stadtpostverwaltung im 19. Jahrhundert ... 345
Proteststelle beim Wechselprotest . 216
Protesturkunde. Angabe der Proteststelle ... 217

Reichsbank. Die deutschen Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1914 ... 214
— Jahresbericht für 1914 ... 209
Reichsbesteuerungsgesetz vom 15. April 1911. Anwendung des § 8 27
Rendahl. Wellenmesser von — 264
Rhein-Weser-Kanal ... 220
Rheinau. Hafenanlagen und Verkehr 89
Rheinhäfen ... 85
Rohrpostanlagen in Italien ... 21
— in Österreich in den Jahren 1912 und 1913 ... 125
Rußland. Einrichtung der Feldpost. 330

Sammelverkehr. Unzulässiger —. Reichsgerichtsentscheidung ... 155
Schadensersatzklage gegen die Zollverwaltung. Umfang der Haftung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte ... 28
Schiffahrt. Beginn der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein ... 78
— 50jähriges Bestehen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ... 285
Schweden. Arbeitsleistung der Fernsprechbeamten bei den verschiedenen Betriebsarten ... 363
— Ausbau des schwedischen Eisenbahnnetzes ... 349
— Beginn des elektrischen Eisenbahnbetriebs in Lappland ... 158

Digitized by Google

Seite

Schweden. Entwicklung des staatlichen Fernsprechnetzes und Fernsprechverkehrs von 1887 bis 1913 356
— Entwicklung des Telegrammverkehrs von 1904 bis 1913..... 358
— Geschäftsbericht der Fernsprech- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1913..... 353
— Die Postsparkasse..... 47
— Die Reichsversicherungsanstalt. Ihre Beziehungen zur Postsparkasse..... 48
Schweiz. Der Entwurf eines Postsparkassengesetzes..... 236
— Das Ergebnis des Postscheckverkehrs im Jahre 1914..... 275
— Die Feldpost..... 274, 331
— Postauftragsdienst..... 144
— Das Postwesen im Jahre 1914.. 271
— Sparkassenwesen in der Schweiz 237
— Das Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1914..... 313
Seibt. Wellenmesser von —..... 264
Signalwesen im Altertum..... 226
Slaby. Multiplikationsstab von —. 305
Sparkassen, Die, im Deutschen Reiche und in Preußen..... 159
— Entwicklung der Sparkassen in verschiedenen Ländern seit Einführung der Postsparkasse.. 239, 240
— Sparkassenwesen in der Schweiz 237
— Vergleichung des Ergebnisses der Postsparkasse und der anderen Sparkassen in verschiedenen Ländern..... 238
Statistik, s. Geschäftsbericht.
Stempelabgabe für Mietverträge der Postverwaltung in Preußen..... 49
Steuern. Bewertung der Dienstwohnungen bei der Veranlagung der Beamten zur Staatseinkommensteuer in Preußen..... 281
— Grund- und Gebäudesteuern für Teile reichseigener Grundstücke Dienstwohnungen, Gärten — im Bereiche des preußischen Kommunalabgabengesetzes..... 24
— Nachforderungen an Gebühren, Beiträgen und Steuern vom Reichsfiskus..... 26

Tarifwesen. Gebühren im Postauftragsdienste..... 116
— Wirkung der Hillschen Portoverbesserung in England..... 105
Taxis. Thurn und Taxis. Entstehung der Taxisschen Post..... 98
— Gründe für die Aufhebung der Taxisschen Post in Deutschland 103
— Die Taxissche Post in Lübeck um die Wende des 17. Jahrhunderts..... 1

Seite

Taxis. Das Taxissche Postamt in Lübeck zu Anfang des 19. Jahrhunderts 201
— Der Taxis-Lübecker Postvertrag von 1819..... 334
— Die Taxis-Lübecker Verträge von 1851 und 1857..... 339
— Übergang des Taxisschen Postamts in Lübeck an die Lübecker Stadtpostverwaltung..... 342
— Übergang des Taxisschen Postwesens in Württemberg an den Staat im Jahre 1851..... 107
— Umfang der Taxisschen Postgerechtsamen nach 1815..... 103
— Verhandlungen mit Kurbrandenburg wegen freien Durchganges der Taxisschen Posten um 1700 5
— Württemberg und die Taxissche Post..... 97
Telegraphengeheimnis. Anwendbarkeit des § 355 StGB. auf Telegraphenbeamte, die den nichtamtlich zu ihrer Kenntnis gekommenen Inhalt von Telegrammen rechtswidrig verbreiten..... 317
Telegraphenwesen in Italien im Rechnungsjahre 1910/11..... 21
— in Österreich im Jahre 1913.... 124
— in Schweden im Jahre 1913.... 353
— in der Schweiz im Jahre 1914.. 313
— in den Ver. Staaten v. Am. von 1907 bis 1912..... 34, 46
— Die Anfänge der Telegraphie im Altertum..... 226
— Die Entwicklung des schwedischen Telegrammverkehrs von 1904 bis 1913..... 358
— Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company 289
— Umfang des Telegraphenwesens in den wichtigsten europäischen Ländern..... 368
Tissot. Wellenmesser von —..... 304
Töchterhort. Verwaltungsbericht für 1914..... 278

Unbestellbare Sendungen in den Ver. Staaten v. Am..... 136
Unfallschäden bei Benutzung des Fernsprechers. Ersatzpflicht der Postverwaltung..... 149
Universalwellenmesser der C. Lorenz A. G..... 299
Urteil, s. Erkenntnis.

Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprechverbindung New York-San Francisco..... 126
— Geschäftsbericht der Postverwaltung für das Rechnungsjahr 1913/14..... 129

Digitized by Google

Seite

Vereinigte Staaten von Amerika. Jahresbericht der American Telephone and Telegraph Company für 1914 289
— Das Telegraphen- und Fernsprechwesen von 1907 bis 1912.. 33
— Vergleichende Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Postverwaltung in verschiedenen Jahren 130
— Verstaatlichung des Telegraphen- und Fernsprechwesens..... 132
— Weiterer Ausbau des Postwesens 131
Verkehr. Änderung der Grundlagen des Verkehrswesens im 19. Jahrhundert 103
Verlust von Wertpostpaketen auf dem Zollamte. Höhe des Schadensersatzes 28
Verwaltungsbericht, s. Geschäftsbericht.
Vogesen oder Wasgenwald? 286
Völkerrecht. Haager Abkommen. 273, 333

Wasgenwald. Vogesen oder —?... 286
Wasserkraft, Die, in Preußen und in den benachbarten Staatsgebieten 351
Wechselordnung. Allgemeine Deutsche — von 1848..... 67, 110

Seite

Wechselprotest, s. auch: Postprotestdienst. Angabe der Proteststelle. Wirkung der Wohnungsangabe in der Adresse des Bezogenen und im Akzept für die Protesterhebung 216
— Gebühren in Preußen 118
Wellenlängenmessung 258
Wellenmesser 257
— der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie..... 268, 298
Weltkarte. Plan zu einer einheitlichen Weltkarte 223
Weltmeer. Seine Ausdehnung..... 245
Welt-Telegraphenverein. Geschäftsführung im Jahre 1914 316
Württemberg und die Taxissche Post 97
— Das Landespostwesen in Württemberg 98

Zeitungswesen im Altertum 234
— Gebühr für die Beförderung der Zeitungen in den Ver. Staaten v. Am..... 135
Zenneck. Wellenmesser von — ... 262
Zollpakete. Umfang der Haftung der Zollverwaltung beim Verluste von Wertpostpaketen auf dem Zollamte 28
Zugbeleuchtung. Ihre Änderung in Deutschland 352

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google